



**Manuel César Tibério
Magarreiro**

**Governar o Mar
O Mar nos Governos de Portugal desde 1974**



**Manuel César Tibério
Magarreiro**

**Governar o Mar
O Mar nos Governos de Portugal desde 1974**

Dissertação apresentada à Universidade de Aveiro para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Planeamento Regional e Urbano, realizada sob a orientação científica da Professora Doutora Maria de Fátima Lopes Alves, Professora Auxiliar do Departamento de Ambiente e Ordenamento.

Dedico este trabalho a todos os que venceram as causas, consideradas como já perdidas.

o júri

presidente

Prof. Doutor José Carlos Baptista da Mota
professor auxiliar, Universidade de Aveiro

Doutora Cristina Brice Pita
equiparada a investigadora auxiliar, Centro de Estudos do Ambiente e do Mar

Prof.^a Doutora Maria da Fátima Lopes Alves
professora auxiliar, Universidade de Aveiro

agradecimentos

A execução e a conclusão deste trabalho foi conseguida graças à colaboração de diversas pessoas. Tal não seria possível sem o apoio e compreensão de familiares, professores e amigos, aos quais devo o meu agradecimento, por, cada um a seu modo, ajudarem no alcançar desta meta pessoal e profissional.

Gostaria assim de manifestar os seguintes agradecimentos:

Em primeiro lugar, à minha esposa e filho, pelo apoio sempre manifestado em todos os momentos da minha vida pessoal e profissional. Também pelo carinho, apoio incondicional e paciência para a minha indisponibilidade em dias úteis, fins-de-semana e feriados perdidos, ou talvez ganhos.

Obrigada por existirem!

À minha orientadora neste Trabalho de Investigação, Professora Fátima Alves, o meu sincero agradecimento pela sua orientação, pelo profissionalismo, dedicação, compreensão, disponibilidade na troca de impressões e pareceres, evidenciados no decorrer das várias etapas.

Ao Professor José Mota pelos conselhos, apoio e disponibilidade, patenteados.

Um agradecimento também a quem na Universidade de Aveiro contribuiu com informação, apoio e compreensão.

A todos os colegas do curso que, de algum modo, ajudaram ao produto final deste trabalho, um especial agradecimento.

A todos, um bem haja!.

palavras-chave

Mar, Programas de Governo, Políticas, Ministério, Secretaria de Estado.

resumo

No seguimento do 25 de abril de 1974, várias e profundas foram as alterações que surgiram na organização e mentalidade da sociedade portuguesa. Num tempo marcado pela mudança, a imposição, discussão e aplicação de ideologias tomaram lugar, e querendo cortar com o passado, muitas foram as decisões governativas que mudaram o panorama quer a nível social quer a nível económico de Portugal, áreas em que o mar, à época, é transversal.

Após os primeiros tempos de mudança, em que alguns criticam o afastamento face ao mar, visível nas soluções governativas, surge outra alteração do paradigma, assente na entrada para a Comunidade Europeia, em que mais uma vez se criticam os sucessivos Governos por virarem costas ao mar, privilegiando em seu detrimento, a construção de infraestruturas básicas, de que o país também carecia, na relação com o continente europeu.

Com o desenrolar do tempo e até à atualidade, seguiram-se outros Governos que, conforme as políticas tomadas, deram mais ou menos ênfase às questões do mar. Do mesmo modo várias foram as organizações governativas para reger estas questões, oscilando entre Secretarias de Estado, espalhadas por diferentes Ministérios, ou outras que juntaram as matérias do Mar no Ministério do Mar.

keywords

Sea, Government Programmes, Public Policies, Ministry, State Department..

abstract

Following the 25th of April, 1974, several major changes emerged in the organization and mind set of the Portuguese society. In a time marked by major change, the imposition, discussion and application of ideologies took place, and wanting to break with the past, there were many governmental decisions that changed the social and economic panorama of Portugal, and this is reflected in the sea.

After the first few year since the revolution, in which some criticize the distancing from the sea, which was visible in governance solutions, arises another paradigm shift, based on the entry to the European Community in which, once again, successive governments are criticized for turning their back to the sea, giving priority to the construction of basic infrastructure that the country lacked when compared to the rest of the European continent.

With the course of time and to the present day, several governments in place have given different emphasis to the issues of the sea. Likewise there were several governmental organizations governing the sea, ranging from State Departments, across several Ministries, to others that included the Sea into the Ministry of the Sea.

ÍNDICE

ÍNDICE DE FIGURAS	xix
ÍNDICE DE TABELAS	xxi
ÍNDICE DE GRÁFICOS	xxiii
Siglas e Abreviaturas.....	xxv
1. Introdução.....	1
1.1. Enquadramento do problema.....	1
1.2. Objetivos do trabalho	2
1.3. Metodologia	3
1.4. Estrutura do documento	4
2. O Mar	5
2.1. A importância do mar para Portugal	5
2.2. A economia do mar	11
2.3. A Política Marítima Europeia atual.....	18
2.4. Evolução da legislação portuguesa – Estratégias, organização e contributos	19
2.4.1. Contributos legislativos até 2006	19
2.4.2. Estratégia Nacional para o Mar	20
2.4.3. Contributos da sociedade civil	21
2.5. A tutela atual do mar, em Portugal.....	22
2.6. A tutela atual do mar, noutros países da União Europeia.....	23
2.6.1. Holanda	23
2.6.2. Espanha	24
2.6.3. França.....	24
2.7. Síntese e conclusões	25
3. A tutela do mar, em Portugal, desde abril de 1974.....	27
3.1. O ponto da chegada – o pré abril de 1974.....	27

3.2.	Os Governos Provisórios e o mar, no pós 25 de abril de 1974	29
3.3.	Os Governos Constitucionais e o mar, antes da adesão à Europa	31
3.4.	Os Governos Constitucionais e o mar, após a adesão à CEE.....	32
3.5.	Síntese e conclusões	35
4.	O Mar nos programas de Governo desde Abril de 1974	39
4.1.	O mar nos programas dos Governos Provisórios	39
4.2.	O mar nos programas dos Governos Constitucionais.....	41
4.2.1.	Os programas dos Governos Constitucionais e o mar, antes da adesão à CEE...	41
4.2.2.	Os programas dos Governos Constitucionais e o mar, após a adesão à Comunidade Europeia	47
4.3.	Os programas dos Governos Constitucionais e o mar, no novo milénio.....	52
4.4.	A evolução dos termos relativos ao mar nos programas dos Governos Constitucionais	61
4.5.	Síntese e conclusões	65
5.	O Mar nos programas/manifestos/compromissos eleitorais recentes (desde 2009)	69
5.1.	O mar nos programas/manifestos/compromissos eleitorais do BE	69
5.2.	O mar nos programas/manifestos eleitorais do CDS/PP	70
5.3.	O mar no programa eleitoral do PAN	72
5.4.	O mar nos programas/compromissos eleitorais do PCP.....	73
5.5.	O mar nos manifestos eleitorais do PEV	75
5.6.	O mar nos programas eleitorais do PS	76
5.7.	O mar nos programas eleitorais do PSD	78
5.8.	Síntese e conclusões	80
6.	Síntese, Conclusões e Trabalhos Futuros	85
6.1.	Síntese	85
6.2.	Conclusões	87
6.3.	Recomendações.....	91

6.4. Trabalhos futuros.....	92
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	95
ANEXOS.....	107

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 – Poderes do Estado sobre as áreas marítimas.....	6
Figura 2 – Áreas sob responsabilidade, jurisdição ou soberania nacional	7
Figura 3 – Economia do mar	12
Figura 4 – Portos do continente.....	15
Figura 5 – Organigrama Ministério da Marinha (Estado Novo)	28

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 – Movimento por tipo de carga, nos portos nacionais, em abril de 2016.....	16
Tabela 2 – Movimento por tipo de carga, variação anual, com referência a abril de 2016.....	17
Tabela 3 – O mar na estrutura dos Governos Provisórios	30
Tabela 4 – O mar nos Governos Constitucionais pré-adesão à CEE	32
Tabela 5 – O mar nos Governos Constitucionais pós-adesão à CEE.....	35

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Gráfico de opinião.....	8
Gráfico 2 – Gráfico de opinião acerca do aproveitamento do potencial do mar	9
Gráfico 3 – Gráfico de opinião sobre o potencial do mar para melhorar a balança comercial	9
Gráfico 4 – Gráfico de opinião sobre conhecimento técnico e científico relativo ao mar	10
Gráfico 5 – Peso (%) de cada atividade no agrupamento de atividades relacionadas com o mar, relativamente ao numero de empresas, pessoal ao serviço e volume de negócios, em 2012	15
Gráfico 6 – Evolução dos termos relacionados com os portos e os transportes marítimos.....	62
Gráfico 7 – Evolução dos termos relacionados com pesca, aquicultura e conservas.	63
Gráfico 8 – Evolução dos termos relacionados com estaleiros e construção/reparação naval....	64
Gráfico 9 – Evolução dos termos relacionados com geografia e território	64

Siglas e Abreviaturas

ACL - Associação Comercial de Lisboa
AMT – Autoridade da Mobilidade e dos Transportes
AP (ou AP's) - Administração(ões) ou Autoridade(s) Portuária(s)
BE – Bloco de Esquerda
C&T – Ciência e Tecnologia
CDMI - Comissão do Direito Marítimo Internacional
CE – Comissão Europeia
CEE – Comunidade Económica Europeia
CNUDM - Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
CPLP - Comunidade dos Países de Língua Portuguesa
CSD/PP – Centro Democrático Social / Partido Popular
CSM – Conta Satélite do Mar
DCSPT - Departamento de Ciências Sociais, Políticas e do Território
DGPM - Direção-Geral de Política do Mar
DGSFM - Direcção-Geral dos Serviços de Fomento Marítimo
DPM - Domínio Público Marítimo
EMAM – Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar
EMEPC – Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental
ENGIZC - Estratégia Nacional de Gestão Integrada das Zonas Costeiras
ENM - Estratégia Nacional para o Mar
ENVC - Estaleiros Navais de Viana do Castelo
EU – *European Union*
FEAMP - Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e da Pesca
GC – Governo Constitucional
GNR – Guarda Nacional Republicana
GP – Governo Provisório
GT - *Gross Tonnage*
I&D – Investigação e Desenvolvimento
INE – Instituto Nacional de Estatística
IPTM - Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos
ISPS - *International Ship and Port Facility Security*
JUL - Janela Única Logística
JUP - Janela Única Portuária
MOPTC - Ministério das Obras Publicas Transportes e Comunicações
MT – Mar Territorial

ONU – Organização das Nações Unidas
PAC – Política Agrícola Comum
PAN – Pessoas-Animais-Natureza
PC – Plataforma Continental
PCP – Política Comum das Pescas
PCP – Partido Comunista Português
PEV – Partido Ecologista Os Verdes
PIB – Produto Interno Bruto
PM – Polícia Marítima
PME – Política Marítima Europeia
PMI - Política Marítima Integrada
PMP - Plano Mar-Portugal
PNP - Programa Nacional das Pescas
POC – Planos para a Orla Costeira
PROMAR - Programa Operacional Mar
PS – Partido Socialista
PSD – Partido Social Democrata
PWC - *PricewaterhouseCoopers*
RIV - Regiões de Informação de Voo
SA – Sociedade Anónima
SAER - Sociedade de Avaliação de Empresas e Risco
SAM - Sistema de Autoridade Marítima
SCPMH - Serviço de Combate à Poluição do Mar por Hidrocarbonetos
TEU - *Twenty-foot Equivalent Unit*
UA – Universidade de Aveiro
UE – União Europeia
UNESCO - Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (*United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization*)
VAB – Valor Acrescentado Bruto
ZEE – Zona Económica Exclusiva

1. Introdução

“Foi no mar que construímos uma parte significativa da nossa História e da nossa identidade, e estou convencido de que é no mar que podemos encontrar um manancial de oportunidades para o nosso desenvolvimento económico e, até, um renovado sentido para a nossa existência como País.”

Excerto do artigo A Economia do Mar – Entrevista do ex - Presidente da República, Aníbal Cavaco Silva, *in* Cadernos de economia N°95, Abril 2011.

1.1. Enquadramento do problema

Este trabalho realiza-se no âmbito do Curso de mestrado em Planeamento Regional e Urbano, ministrado no Departamento de Ciências Sociais, Políticas e do Território (DCSPT) da Universidade de Aveiro (UA) e tem como objeto de análise, a evolução da tutela e os programas eleitorais e de Governo, nas áreas do mar, no pós 25 de Abril. Parte-se de uma investigação abrangente sobre a realidade atual do mar¹ e da sua economia para, por fim, nos centrarmos em como este, no seu todo, tem sido tutelado em Portugal, nas últimas quatro décadas. Procura-se entender, com base na documentação, associada a programas e estruturas de Governo, quais as intenções e soluções governativas nestes quarenta e dois anos, bem como se busca a interpretação das intenções e propostas para o mar, nas propostas eleitorais recentes. Mais do que saber o que foi feito, pretende-se saber o que pretendia ser feito. Há a perceção de que nos últimos quarenta anos Portugal se foi afastando do mar, de que o mar tem sido descurado nas políticas governativas e que o país tem estado de costas viradas para o mar desde o 25 de abril de 1974. Mas também se entende que hoje fala-se mais do mar e mais iniciativas se tomam sobre ele e que mais forte é a sua economia. Procura-se afirmar o mar quer a nível nacional quer a nível internacional. A título de exemplo o recente evento ocorrido em Portugal, o *Oceans Meeting* 2016 onde se debateram as políticas internacionais² e o futuro dos Oceanos, tendo por base o território português e os ativos que este possui para fazer do Oceano e da “economia azul”, um pilar do desenvolvimento nacional e da sua projeção no exterior do país. Sintetizam-se os três eixos prioritários de atuação definidos pelo Governo para o Oceano, enquanto recurso de Portugal: a soberania, a economia e o

¹ Refira-se que neste trabalho, quando se aborda o mar, pretende-se, *lato sensu*, referir todos os aspetos da economia do mar, mas não só, também outros aspetos, como os: económico, histórico, cultural, científico, lazer, e até o político.

² NauticaPress - Ministra do Mar promove *Oceans Meeting* – o encontro internacional dos Oceanos. Disponível em <http://www.nauticapress.com/ministra-do-mar-promove-oceans-meeting-o-encontro-internacional-dos-oceanos/>, consultado em 8 de junho de 2016.

conhecimento. Tudo isto assente em: reforçar a iniciativa política e projetar uma posição de liderança de Portugal no contexto das políticas internacionais e europeias do mar; valorizar e maximizar o papel da ciência e investigação na economia do mar; promover a literacia sobre os Oceanos junto dos mais novos; dar visibilidade pública nacional e internacional às empresas e indústrias ligadas ao mar.

Almeja-se aumentar do peso do setor do mar, em 50% no Produto Interno Bruto (PIB), até 2020. Para o Comissário Europeu Carlos Moedas a economia azul, na Europa, representa já cinco milhões de empregos e há o objetivo até 2020, de alcançar os 7 milhões de empregos³.

Confirmando-se o alargamento⁴ da Plataforma Continental (PC) para lá das 200 milhas marítimas, com um acréscimo de área acima de dois milhões e cem mil quilómetros quadrados, tal levará ao incremento da jurisdição nacional marítima para cerca de 3,8 milhões de quilómetros quadrados. A ser assim, o território nacional passará por forte expansão, o que irá potenciar o surgimento de diferentes atividades, necessidades, empregos, empresas; produtos, formações e carreiras. Portanto, um vasto leque de potenciais oportunidades, pelo que interessa, pensar e estruturar, o quanto antes, a sustentabilidade futura.

1.2. Objetivos do trabalho

Pretende-se realizar uma análise crítica ao modo como têm sido levadas a cabo as tutelas, das áreas do mar, em Portugal, desde o 25 de abril de 1974. Será abordada a organização governamental, os programas de Governo e até os programas eleitorais mais recentes. Observar e interpretar o teor e a evolução das propostas, depois de retirada a espuma dos dias. Certo é que muitas das propostas apresentadas não passaram de utopia inserida em papel, enquanto outras passaram à prática com eficácia. Já outras decisões fundamentais sobre o mar, não tiveram certamente qualquer inscrição nestes programas.

Escolheram-se, para análise, três temas que historicamente são considerados como pilares da economia relacionada com o mar: pescas, portos e transportes marítimos. No entanto muitas são áreas que de algum modo se relacionam com o âmbito marítimo como: a cultura, a formação, a defesa, a segurança, a autoridade marítima, o ambiente, a navegação de recreio, a biotecnologia, entre outros, como as atividades turísticas. A título de exemplo, as atividades de recreio e turismo foram as que mais contribuíram para a riqueza produzida para chamada economia do mar, entre 2010 e 2013, tendo um maior peso do que a pesca, os serviços marítimos, os portos ou os transportes (INE 2016).

³ Jornal de negócios -Assunção Cristas quer Portugal líder mundial no sector do mar, 2015. Disponível em http://www.jornaldenegocios.pt/empresas/agricultura_e_pescas/detalhe/assuncao_cristas_quer_portugal_lider_mundial_no_sector_do_mar.html, consultado a 1 junho 2016.

⁴ Aqui, entenda-se alargamento da Plataforma Continental, não no sentido físico, já que esse é imutável, mas sim no sentido do uso de direitos de soberania, com o propósito de a explorar e de explorar os seus recursos naturais.

O tema abordado neste trabalho foi escolhido por interesse do investigador na temática em questão. Procura-se, fornecendo informação empírica, contribuir para o enriquecimento da investigação do mar, já que uma melhor gestão do mar, pela tutela, um caminho, um rumo determinado, se torna cada vez mais pertinente e reveste-se de fundamental importância, no sentido de aproveitar o seu potencial nos vários campos de ação, económico, estratégico, político, de segurança, histórico e outros.

No que diz respeito à problemática relacionada com a tutela dos assuntos do mar, enunciou-se a seguinte questão, para análise: Estando previsto o alargamento futuro da Plataforma Continental (e consequentemente do mar Português) e reconhecendo a crescente importância da economia marítima, como tem sido a evolução do setor e está o mar a ser devidamente tutelado nas suas diversas áreas, aproveitando-se assim todo o seu potencial?

Importa verificar com este trabalho se o mar é e tem sido corretamente tutelado e quais as alterações porque tem passado a nível da tutela governamental nos últimos quarenta e dois anos. Entende-se que é fundamental a compressão desta informação, já que a correta gestão das suas atividades (novas e tradicionais) se traduz em contributos significativos para o desenvolvimento económico, sendo que também daí decorre o interesse pela escolha deste tema para o presente trabalho.

Quanto ao objetivo geral, passa por:

- Averiguar como se tem processado a evolução da tutela governamental sobre o mar Português, nos últimos 42 anos, percebendo se este, atualmente, está a ser tutelado, com eficácia, e se são aproveitadas todas as suas potencialidades.

1.3. Metodologia

Em termos metodológicos avançou-se, em primeiro lugar, com uma revisão da literatura, produção científica e outra documentação, como programas de Governo, Leis Orgânicas, programas eleitorais, dados estatísticos, notícias, relatórios, artigos de opinião e estudos relevantes, baseados em autores nacionais e internacionais, no que concerne ao mar e à sua tutela, portanto à temática em análise.

Após a revisão da literatura e de feita uma primeira análise, foi elaborado um resumo, e identificados pontos-chave na governação do mar, na sequência da triagem feita aos programas de Governo e Leis Orgânicas dos Governos (provisórios e constitucionais desde 1974).

Ainda, depois de analisado o número de repetições de determinados termos, relativos a áreas chave da economia do mar, dos programas dos Governos Constitucionais, foi elaborado um conjunto de gráficos de onde se procurou retirar a informação, sobre a evolução do

acompanhamento destes assuntos, ao longo destes quarenta anos, desde a tomada de posse do I Governo Constitucional em 1976.

Por último, após a leitura dos programas/manifestos/compromissos dos partidos com assento parlamentar, desde 2009, foi elaborado um resumo, e identificados pontos-chave nas propostas destes partidos, para a área do mar.

1.4. Estrutura do documento

O trabalho está estruturado em três grandes áreas. A primeira, capítulos um e dois, em que vai ser abordada a problemática, em que é feito um panorama geral, quer do que é o trabalho, quer dos seus objetivos. Também nesta parte, é feito um enquadramento teórico, com base na já aludida revisão seletiva da literatura e documentação, relativas à tutela do Mar Português e sobre a economia do mar. Serão também analisadas as soluções governativas nalguns países europeus. Na segunda parte, capítulos três e quatro, será feita a análise da governação do mar nos últimos 42 anos, desde a organização de Governo para o mar, até ao inscrito nos programas de Governo, com vista à governação do mar. Na terceira parte serão analisados os programas eleitorais mais recentes, desde 2009. O trabalho termina com a síntese, a apresentação das limitações do estudo, as conclusões, reflexão crítica, as recomendações e a formulação de possíveis linhas de investigação futura.

2. O Mar

Mar

Mar!
Tinhas um nome que ninguém temia:
Eras um campo macio de lavrar
Ou qualquer sugestão que apetecia...
Mar!
Tinhas um choro de quem sofre tanto
Que não pode calar-se, nem gritar,
Nem aumentar nem sufocar o pranto...
Mar!
Fomos então a ti cheios de amor!
E o fingido lameiro, a soluçar,
Afogava o arado e o lavrador!
Mar!
Enganosa sereia rouca e triste!
Foste tu quem nos veio namorar,
E foste tu depois que nos traíste!
Mar!
E quando terá fim o sofrimento!
E quando deixará de nos tentar
O teu encantamento!

Miguel Torga, *in* "Poemas Ibéricos"(1965)

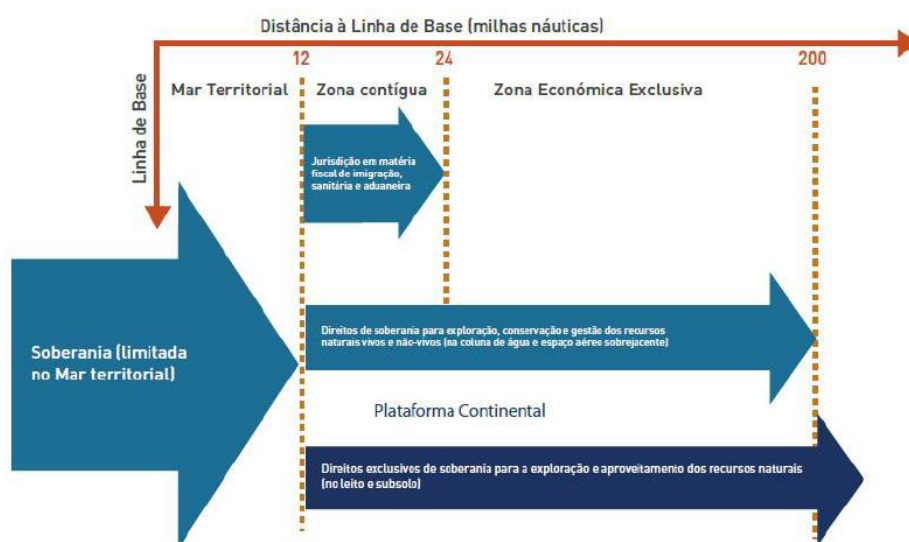
2.1. A importância do mar para Portugal

A economia do mar apresenta hoje, além de forte potencial, um conjunto de dados palpáveis, que evidenciam a capacidade de transformar a economia nacional. Em junho de 2016 o INE, apresentou os resultados da primeira Conta Satélite do Mar (CSM), 2010-2013, um instrumento estatístico que incrementa o nível de detalhe e informação e de onde se retira que as atividades relacionadas com o mar representaram 3,1% do Valor Acrescentado Bruto (VAB) e 3,6% do emprego no quadriénio em questão. Estes dados permitem perceber, por exemplo, que a economia do mar já pesa mais na produção de riqueza nacional do que outros setores de atividade como as telecomunicações (que pesa 1,9%), a agricultura (1,5%), ou até as indústrias de madeira e cortiça (0,6%). No que concerne ao emprego tem até uma dimensão superior à da indústria do vestuário (2,3%) e ao fabrico de automóveis e seus componentes (0,8%). Este é um documento que vem permitir uma melhor avaliação da dimensão e da importância da economia do mar e servir de apoio às decisões de política pública para o setor (INE, 2016).

Em Portugal, o território terrestre, ocupa uma área de 92212 quilómetros quadrados, dos quais 89089 quilómetros quadrados correspondem à sub-área Continente, 2322 quilómetros quadrados à sub-área do arquipélago dos Açores e 801 quilómetros quadrados à sub-área do arquipélago da Madeira. Quanto ao comprimento da linha de costa, juntando continente e ilhas,

é de 2434 quilómetros (1089 quilómetros correspondem ao continente, 943 ao arquipélago dos Açores e 402 ao arquipélago da Madeira). A Zona Económica Exclusiva (ZEE) nacional tem uma área de 1,66 milhões de quilómetros quadrados. Em maio de 2009, o Estado português submeteu à Organização das Nações Unidas (ONU) a sua proposta para alargamento da PC, no âmbito da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM). Esta define que um Estado costeiro possa exercer sobre a sua PC, direitos de soberania, visando a exploração dos seus recursos naturais. Estão compreendidos, o fundo do mar, o leito e subsolos marinhos, que das costas nacionais se prolongam pelo Mar Territorial (MT), até ao limite exterior da PC, sendo consagrados ao país, direitos soberanos exclusivos para a exploração dos recursos naturais aí contidos, (figura 1). Quando considerada a coluna de água, no âmbito da CNUDM, a ZEE é definida pela linha que dista 200 milhas marítimas das linhas de base reta, ou normal, ou de fecho, conforme a Estratégia Nacional para o Mar (ENM) - 2013-20 (MAM/DGPM, 2014).

Figura 1 – Poderes do Estado sobre as áreas marítimas

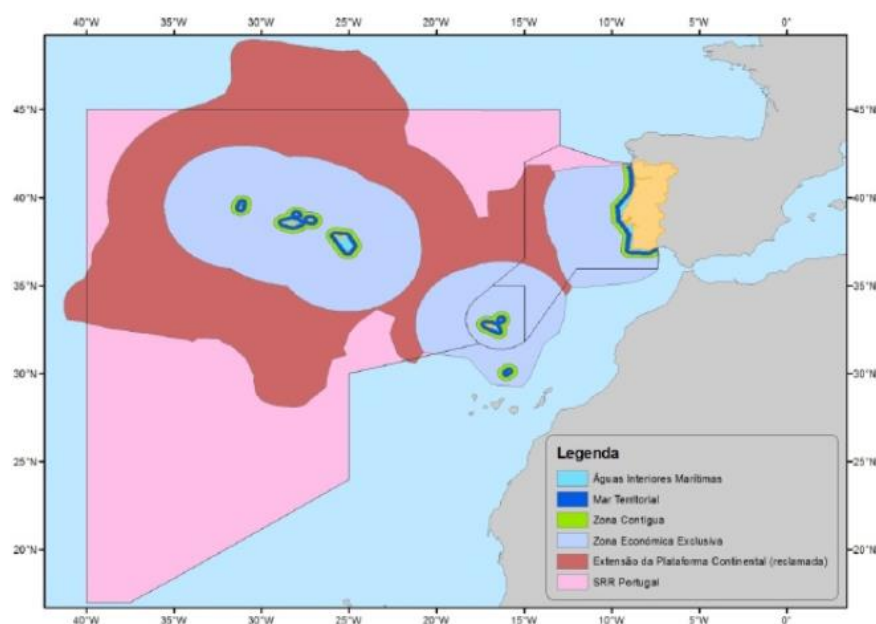


Fonte: (Ministério da Defesa Nacional , 2009)

Acresce ainda a responsabilidade de busca e salvamento das duas Regiões de Informação de Voo (RIV), sob jurisdição nacional, correspondendo uma área de cerca de 5,8 milhões de quilómetros quadrados, (Pacheco, 2013). Se a proposta nacional para a extensão dos limites da PC for aceite, a área do mar sob jurisdição nacional, incrementará para cerca de 3,8 milhões de quilómetros quadrados, ficando Portugal a ser mar em, aproximadamente, 97% da sua superfície, (figura 2).

De refletir ainda, a possibilidade de criação de condições de sustentabilidade estrutural futura, face ao esperado *alargamento* do mar nacional, caso a proposta de extensão seja aceite.

Figura 2 – Áreas sob responsabilidade, jurisdição ou soberania nacional



Fonte: (Pacheco, 2013)

De realçar o elevado potencial que do alargamento da PC pode advir, como o aparecimento de novas empresas e produtos, novos empregos, formações, oportunidades, carreiras, diferentes necessidades.

Quase metade da população da Europa habita nas zonas costeiras. A orla costeira tem cerca de 70 mil quilómetros, costa continental e inúmeras ilhas. Por mar é realizado cerca de 90% do comércio externo da União Europeia (UE), bem como mais de 40% do seu comércio interno. As regiões marítimas europeias representam mais de 40% do PIB da UE e, regista-se que um valor próximo dos 5% do PIB europeu se baseia nas indústrias e serviços do setor marítimo. Na UE concentra-se a maior frota mercante do mundo, 40% da frota mundial, mais de 1200 portos, uma indústria naval de ponta, um crescente turismo costeiro, sendo o espaço costeiro uma importante fonte e meio de transporte, da energia que consumimos (Simões 2014).

Grande parte das importações e exportações nacionais, partem e chegam pela via marítima. Em Portugal, pelo mar são enviadas mais de 60% das exportações e são recebidas cerca de 70% das importações. Ainda pelo mar, chega ao país a totalidade do petróleo e dois terços do gás natural que Portugal consome. Pelas águas sob jurisdição nacional, navega mais de metade do comércio externo da UE. Mas se o mar encerra o fator económico, também tem nele os fatores históricos, culturais, científicos e de lazer, Manuelito (2014), podendo ser observado ainda como palco de riscos e ameaças, com impacto socioeconómico, ou na segurança de pessoas e bens. Deve ser analisado como um todo, pois as áreas de atuação cruzam-se entre si, face aos fatores atrás referenciados e a que se pode juntar, por exemplo, a influência das decisões políticas nos processos que decorrem, ou venham a decorrer no futuro.

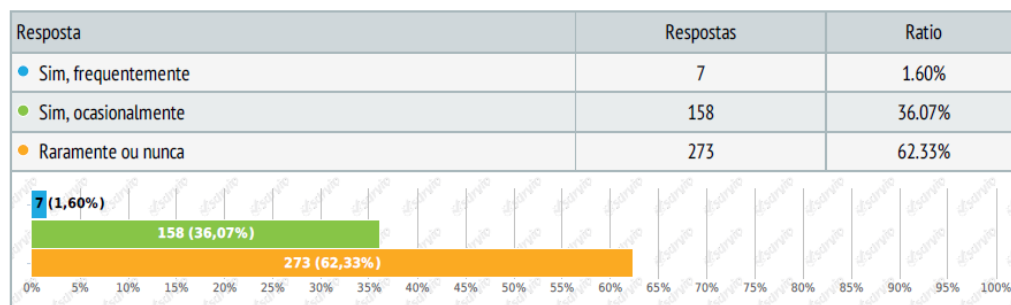
Um *Cluster* Marítimo pode potenciar os múltiplos recursos e os setores produtivos do país. Neste âmbito, no caso português pode ser identificado, um conjunto de áreas de atividade como os portos, logística e transporte marítimo; a construção, manutenção e reparação naval, as pescas (comercial e lúdica), a aquicultura, a indústria do pescado e alimentação de origem marinha; o desporto náutico, o recreio e o turismo marítimo (como por exemplo os cruzeiros turísticos marítimos e fluviais), o conhecimento, a investigação e desenvolvimento; as indústrias emergentes, (Salvador, 2010). Atividades tradicionais ou emergentes, um espectro de ações em que também se inserem, por exemplo, a arqueologia subaquática, as dragagens e obras de proteção da costa, a conservação da natureza e da biodiversidade, as biotecnologias, a monitorização e vigilância marítima, exercícios e atividades militares e de segurança, as atividades *offshore* (prospecção ou extração de petróleo, gás natural, recursos geológicos. energia eólica) e outros usos e potencialidades. Emerge um novo conjunto de usos e recursos do mar, a que também se pode associar a vertente histórica e cultural, sendo que todos estes são fatores, se agregados e utilizados estrategicamente, em muito podem contribuir para a economia do mar e como tal para o desenvolvimento de Portugal.

Mas também se torna relevante dar a conhecer o mar, à população em geral. Os resultados de um estudo, Manuelito (2014), evidenciam (Gráfico 1), que a informação e a sensibilização, por parte da comunicação social, tem espaço para incremento, uma vez que 62,33% dos inquiridos considera que, raramente ou nunca, “tem havido ações de esclarecimento, informação e sensibilização dirigidas à sociedade portuguesa sobre a extensão da plataforma continental e as suas implicações, por parte da comunicação social”.

Gráfico 1 – Gráfico de opinião

Considera que tem havido ações de esclarecimento, informação e sensibilização dirigidas à sociedade portuguesa sobre a extensão da plataforma continental e as suas implicações, por parte da comunicação social nacional?

Seleção simples, respostas 438x, Não respondido 0x



Fonte: (Manuelito, 2014)

Com base num estudo, publicado em 2015, LEME – Barómetro sobre a economia do mar, foi administrado um inquérito a gestores de topo, (gráfico 2), cujos resultados vieram a

indicar que uma forte maioria, 85%, considerava que o país não aproveitava da melhor forma todo o potencial do seu mar, (PWC, 2015).

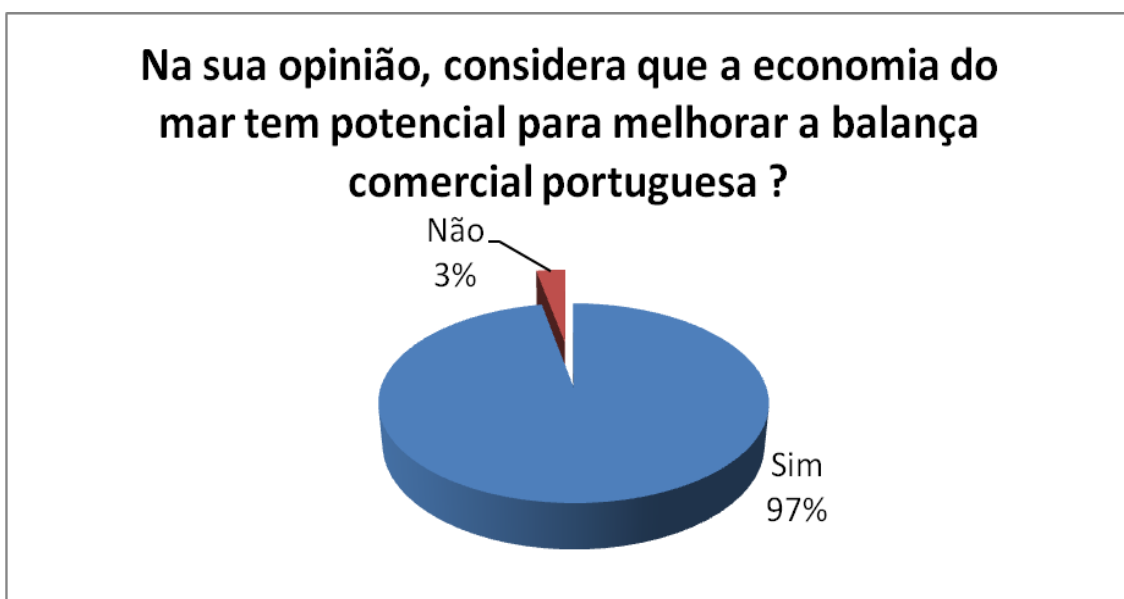
Gráfico 2 – Gráfico de opinião acerca do aproveitamento do potencial do mar



Fonte: (PWC, 2015)

Tendo como referência o mesmo estudo, uma grande percentagem dos inquiridos, 97%, entende que a economia do mar apresenta potencial para melhorar a balança comercial do país (gráfico 3) (PWC, 2015).

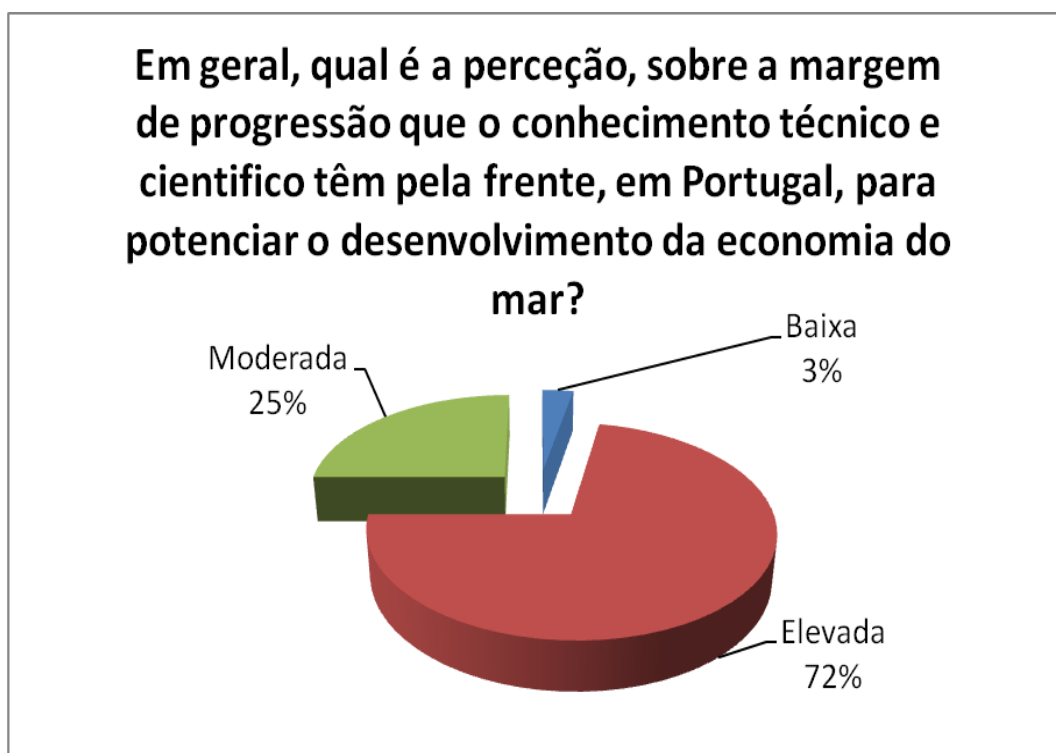
Gráfico 3 – Gráfico de opinião sobre o potencial do mar para melhorar a balança comercial



Fonte: (PWC, 2015)

Interpretando o gráfico 4, entende-se que 72%, dos inquiridos, têm a noção de que existe uma acentuada margem de progressão no respeitante ao que a área do conhecimento técnico e científico apresenta, para vir a potenciar o desenvolvimento da economia do mar (PWC, 2015).

Gráfico 4 – Gráfico de opinião sobre conhecimento técnico e científico relativo ao mar



Fonte: (PWC, 2015)

É pois percebido o potencial, por este público-alvo, mas entendido que ainda há muito a fazer sobre esta matéria nos diversos setores: no económico, no técnico e no conhecimento.

2.2. A economia do mar

Os resultados dos Censos 2011, mostram que cerca de 1% da população residente empregada exercia profissão em atividades, consideradas como estando diretamente relacionadas com o mar. Da análise, exclui-se o comércio por grosso de peixe, crustáceos e moluscos, a extração de sal marinho e as atividades dos portos de recreio, dada a inexistência deste detalhe na recolha de dados, (INE, 2013).

O setor do mar apresenta uma população mais envelhecida e um nível de escolaridade inferior ao da generalidade da população nacional empregada, mas o ganho médio mensal dos trabalhadores por conta de outrem, do conjunto das atividades do mar, em 2011, foi de 1157 euros, ultrapassando a média nacional de 1084 euros. No respeitante ao ensino superior, se a média nacional da população empregada em 2011, de empregados com ensino superior, rondava os 22%, no conjunto das atividades do mar, este segmento não chegava aos 7%. É relevante verificar que das cerca de 52 mil vagas do ensino superior (universitário e politécnico) disponíveis para o ano letivo 2013-2014, só um número próximo das 400 vagas apresentavam designações especificamente ligadas às atividades do mar, (INE, 2013).

Os mecanismos de apoios comunitários no âmbito do Programa Operacional Mar – 2020 estão em curso. A dotação orçamental do programa que aplica em Portugal o Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e da Pesca (FEAMP)⁵, teve um incremento de 15% relativamente ao anterior.

Para a economia do mar, um “*conjunto de atividades económicas que se realizam no mar e de outras que, não se realizando no mar, dependem do mar, incluindo os serviços não transacionáveis dos ecossistemas marinhos*”, DGPM/INE (2014), considera-se que concorrem um conjunto de atividades (figura 3), como: pesca e aquicultura e transformação e comercialização dos seus produtos; recursos marinhos não vivos; portos transportes e logística; desporto, recreio, turismo e cultura; construção, manutenção e reparações navais; equipamento marítimo; infraestruturas e obras marítimas; recursos marítimos; novos usos e recursos do mar. Estas atividades centrais têm também, cada uma, um conjunto de atividades a montante e a jusante, numa cadeia de valor a ela ligadas. Assim, por exemplo, os portos, transportes e logística, têm como atividade central o transporte marítimo de mercadorias e de passageiros, tendo a jusante os serviços portuários de aluguer de meios de transporte marítimos e fluviais tal como o transporte fluvial de mercadorias passageiros. Um outro exemplo, para a Pesca e aquicultura e transformação e comercialização dos seus produtos, na cadeia de valor são produtos centrais os da pesca e da aquicultura, sendo que a montante estão as indústrias de alimentos para animais (aquicultura) e a jusante, a indústria transformadora, preparação e

⁵ O Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e da Pesca é um dos cinco Fundos Europeus Estruturais e de Investimento que se complementam entre si e se destinam a promover uma recuperação assente no crescimento e no emprego na Europa para o período de 2014 a 2020. O novo FEAMP está em sintonia com a revisão global da Política Comum das Pescas (PCP) e destina-se a apoiar os pescadores no cumprimento das novas exigências, como a proibição de devoluções, mas será utilizado também para melhorar a segurança e as condições de trabalho, a recolha de dados e as infraestruturas portuárias, Parlamento Europeu (2016)

conservação de peixes, crustáceos e moluscos; produção de gelo; a armazenagem frigorífica, a comercialização, por grosso e a retalho, dos produtos da pesca e da aquicultura (DGPM/INE, 2014).

Figura 3 – Economia do mar



Fonte: (DGPM/INE, 2014)

Na observação à, já referida, CSM⁶, entre 2010 e 2013, as atividades de recreio e turismo foram as que mais contribuem para a riqueza produzida pela economia do mar, tendo um maior peso do que a pesca, os serviços marítimos, os portos ou os transportes. As atividades de recreio e turismo, não só congregaram 73,8% das 60 mil entidades que operavam na economia do mar,

⁶ Conta Satélite do Mar. Disponível em https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_destaques&DESTAQUESdest_boui=261965629&DESTAQUESmodo=2. Consultado em 7 de junho de 2016

como assumiam 35,5% do VAB do setor, superando largamente a pesca e aquicultura (com 25,7% do VAB), os serviços marítimos (com 15,8%) ou os Portos, transportes e Logística (com 14,5% do VAB). As atividades económicas relacionadas com o mar significaram 3,1% de toda a riqueza nacional produzida no ano de 2013.

Em 2013, o INE, no documento, A influência do mar na atividade económica, apresentou uma síntese de resultados estatísticos de atividades relacionadas com o mar e a costa marítima. Afirma-se que em 2012 existiam 10 764 empresas com atividades relacionadas com o mar, em áreas como a pesca e aquicultura, transformação e comercialização de produtos da pesca, construção e reparação naval, transportes marítimos e em outras atividades.

Quanto ao setor da pesca, nos últimos anos foram pescadas, em média, cerca de 200 mil toneladas, trata-se de um setor que já exporta mais de 900 milhões de euros⁷. A pesca e aquicultura e o comércio de produtos da pesca, concentraram respetivamente, 42,8% e 48,4% das empresas em atividades do mar. Estas foram também as atividades que mais empregaram. Quanto à pesca e atividades conexas empregaram 28,8 mil pessoas com 34,5% e 25,6% deste agrupamento de atividades do mar. Por volume de negócios, são as atividades de comércio de produtos da pesca, abrangendo comércio por grosso e a retalho, as que assumem a maior fatia, com 1,141 mil milhões de euros (31,6% do total). Evidencie-se que a comercialização de produtos de pesca, assume grande escala em empresas sem atividade económica principal específica neste setor. Já as atividades de Preparação e conservação de peixe, crustáceos e moluscos foram responsáveis por 29,9% do volume de negócios (1,080 mil milhões de euros), mas representavam apenas 1,6% das empresas deste agrupamento, INE (2013).

Os dados mais recentes, indicam que a frota de pesca licenciada, em 2015 totalizou 4188 embarcações (menos 98 licenças, face a 2014). Reduções de 3,0% quanto ao número de embarcações, 2,7% na arqueação bruta e 2,9% no respeitante à potência. Em 2015 foram capturadas pela frota portuguesa 194 164 toneladas de pescado, o que em comparação com 2014 representou um acréscimo de 5,6% na produção da pesca portuguesa (INE, 2016).

Quanto à Indústria Transformadora da Pesca e Aquicultura em 2014 (informação disponível mais recente) apresentou uma produção conjunta de congelados, secos e salgados e preparações e conservas que atingiu 241 mil toneladas (-2,0% em relação ao ano anterior), com menores quantidades, em especial nas preparações e conservas, que decresceram 3,9%, mas igualmente dos produtos congelados (-2,1%) e dos secos e salgados (-0,5%). As preparações e conservas, representaram cerca de 46 mil toneladas (48 mil toneladas em 2013). As conservas de sardinhas abrandaram em 20,6%, e a produção de conservas de sardinha em outros óleos vegetais viu-se decrescer para quase metade em relação ao ano anterior, uma das causas será devido às restrições impostas à captura desta espécie, que vigoraram em 2014 (INE, 2016).

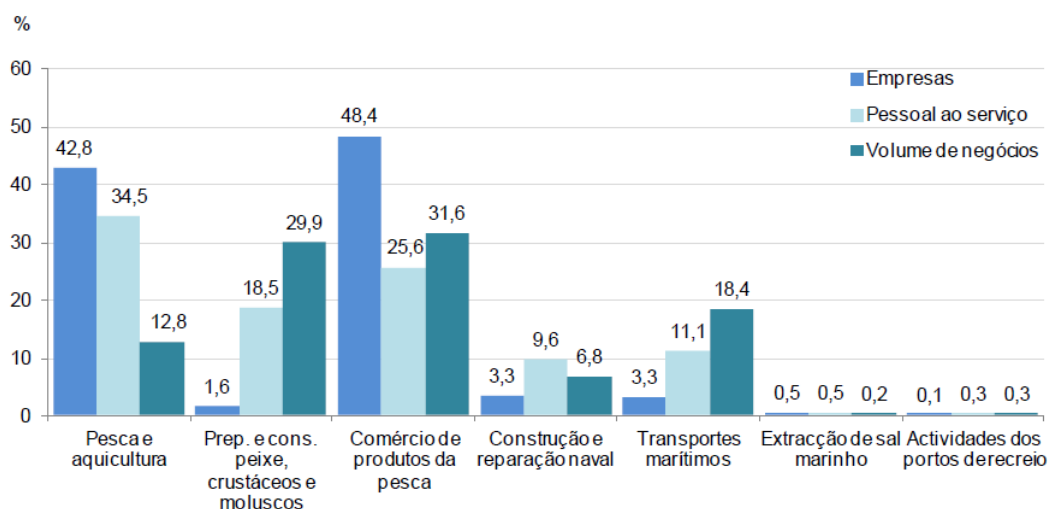
⁷ Radio Renascença – Ministra quer cimeira mundial sobre o Mar todos os anos em Lisboa. Disponível em <https://www.publico.pt/economia/noticia/economia-do-mar-pesava-31-na-riqueza-nacional-em-2013-1734012>. Consultado em 6 de Abril de 2016.

No que concerne ao saldo da balança comercial dos produtos da pesca, foi deficitário (735 milhões de euros, que compara com 659,6 milhões de euros em 2014). Assinala-se um aumento de 75,4 milhões de euros face a 2014. Já a taxa de cobertura foi 58,4%, correspondendo a um aumento de 0,2% em relação ao ano anterior. Como principal grupo de produtos importados continuou a ser o dos peixes congelados, exceto filetes. Espanha manteve-se como principal fornecedor do nosso país, nesta matéria, com um peso de 38,3% (- 4,2, face a 2014) seguindo-se os Países Baixos, com peso de 18,7% (-2,6 em 2014) (INE, 2016).

Na construção naval, a reparação e a manutenção de embarcações, assumiram-se como a principal fonte de receitas. Na construção e reparação naval foi gerado um volume de negócios a rondar os 245 milhões de euros, no ano 2012, representando 6,8% do volume de negócios relativos ao agrupamento. Os empregados na área, segundo os Censos 2011, têm expressão percentual de 9,6% do total, sendo das mais envelhecidas entre as atividades do mar consideradas, maioritariamente nos escalões etários de 50-54 anos e 55-59 anos. Quanto ao nível de escolaridade dos indivíduos empregados nesta atividade, 40,3% apresenta um nível de escolaridade completo, inferior ao ensino básico – 3º ciclo e apenas 29,4%, o nível secundário ou o superior. Na construção naval, assume-se alguma regeneração relativamente aos dados relativos a um passado recente (INE, 2013). No entanto como referido por PWC (2016), o valor em 2014, a preços constantes, da faturação da construção, vinha diminuindo, ao ser comparado com os valores dos dois anos transatos. Deve-se no entanto ter presente que no contexto global as indústrias da construção e manutenção/reparação naval portuguesas têm vantagens competitivas dada a sua localização geográfica privilegiada, as condições climáticas e a mão de obra especializada. O país dispõe de estaleiros com capacidade, mas enfrenta forte competição noutros países com mão de obra barata ou noutros com tecnologia mais avançada.

Os transportes marítimos no ano de 2012, evidenciaram um volume de negócios de 664 milhões de euros. Apesar de fraca representação quanto ao número de empresas, 3,3%, o setor apresentou um peso de 18,4% no volume total de negócios, tendo agregado 352 empresas nesse ano. Nestas empresas, 60,5% são dedicadas ao transporte por água, propriamente dito, sendo as outras, atividades auxiliares dos transportes e de aluguer de meio de transporte. Esta atividade empregava 4,1 mil pessoas, registando-se uma tendência de envelhecimento da população, sendo no entanto esta uma população com maior qualificação média, em que 25,4% apresenta um nível de ensino superior, ultrapassando a média nacional da população empregada, que se cifrava em 22,3%, (gráfico 5), (INE, 2013).

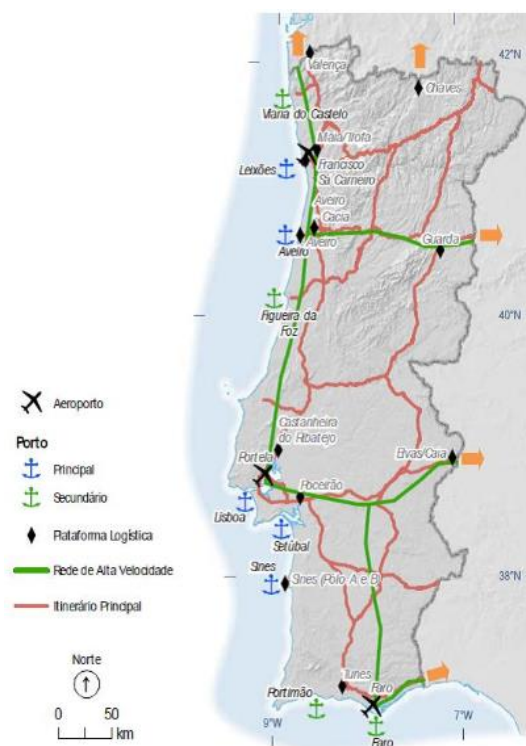
Gráfico 5 – Peso (%) de cada atividade no agrupamento de atividades relacionadas com o mar, relativamente ao numero de empresas, pessoal ao serviço e volume de negócios, em 2012



Fonte: (INE, 2013)

Administrados por Administrações Portuárias (AP), no continente, os sete principais portos comerciais são, Viana do Castelo, Leixões; Aveiro; Figueira da Foz, Lisboa, Setúbal e Sines (figura 4). Em geral, a sua atividade destacou-se, com movimentação crescente de mercadorias nos últimos seis anos.

Figura 4 – Portos do continente



Fonte: (MOPTC, 2006)

Nos primeiros quatro meses de 2016, os portos do continente movimentaram cerca de 29,4 milhões de toneladas, nas diversas formas de acondicionamento e tipo de tráfego, e mantêm o registo de melhor marca de sempre nos períodos homólogos, um incremento de 2,3% comparativamente ao valor registado no ano transato. O resultado positivo deve-se fundamentalmente ao comportamento do porto de Sines, que registou uma variação positiva de 12,4%, por efeito do crescimento observado nos tráfegos de carga contentorizada, carvão e petróleo bruto (AMT, 2016).

Em abril de 2016, observa-se a distribuição da carga movimentada pelas diversas classes de acondicionamento e portos, constatando-se que a carga geral assume a quota-parte mais significativa do volume total, representando 41,4%, seguida dos granéis líquidos e dos granéis sólidos, que representam 36,4% e 22,2%, respetivamente (tabela 1). O porto com responsabilidade pelo maior volume de carga é Sines, com uma quota de 53%, seguindo-se o porto de Leixões, com 19,8%, Lisboa, com 10,9% e Setúbal, com 8,6%. Discriminando, com o movimento de cerca de 15,6 milhões de toneladas de carga, o porto de Sines reforça a posição cimeira de quota de mercado registada no 1º trimestre de 2016, passando de 52,2% para 53% do total, seguido pelo porto de Leixões que mantém 19,8%, de Lisboa que vê reduzida a sua performance em 0,9 pontos percentuais para 10,9% e Setúbal que incrementa 0,2 pontos para 8,6%, (AMT, 2016).

Tabela 1 – Movimento por tipo de carga, nos portos nacionais, em abril de 2016

	Viana do Castelo	Douro e Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Total	
Carga Geral	261.214	7.939.281	1.732.828	1.306.180	5.147.871	4.467.233	14.611.356	35.465.962	42,9%
Granéis Sólidos	162.930	2.323.230	1.634.023	854.275	5.227.005	3.206.919	4.894.913	18.303.295	22,1%
Granéis Líquidos	32.996	7.827.684	1.124.415	0	1.466.545	383.895	18.076.672	28.912.208	35,0%
TOTAL	457.140	18.090.196	4.491.267	2.160.455	11.841.421	8.058.046	37.582.941	82.681.465	100,0%
	0,6%	21,9%	5,4%	2,6%	14,3%	9,7%	45,5%	100,0%	

Fonte: (AMT, 2016)

Torna-se patente a representatividade do movimento observado de Sines, em todos os segmentos de mercado..

Tendo em conta a variação entre o volume global registado nos últimos 12 meses, (tabela 2), relativamente aos 12 meses imediatamente anteriores, a refletir um crescimento de 4,2%, o acréscimo apurado no 1º quadrimestre, de 2,3%, denota um relativo abrandamento do movimento portuário. Isto tem importância na carga fracionada, nos minérios e nos produtos petrolíferos, tal como nos produtos agrícolas, cujo acréscimo também é menor.

Quanto ao movimento de navios que assegurou o tráfego de mercadorias em análise, bem como o de passageiros, nomeadamente de cruzeiro, é traduzido em 3480 escalas, ligeiramente

inferior (-0,3%) ao registado no período homólogo de 2015. No entanto, por efeito da crescente dimensão média dos navios a que se tem assistido, o respetivo volume de arqueação bruta, em *Gross Tonnage* (GT), atingiu 60,5 milhões, superior em 6,2% ao de 2015. O volume em *Twenty-foot Equivalent Unit* (TEU), observado nos últimos 12 meses relativamente aos 12 imediatamente anteriores é de 1,4%, o que confere à variação registada no 1º quadrimestre de 2016, +1,9%, um significado associado a uma tendência de crescimento. A esta tendência de crescimento não é alheio o comportamento do segmento de *transshipment* no mercado da carga contentorizada, nomeadamente o registado no porto de Sines.

Tabela 2 – Movimento por tipo de carga, variação anual, com referência a abril de 2016

		Abril/2016			Jan-Abr/2016		Últimos 12 meses	
		Valor do Mês	Δ % sobre Mês Homólogo 2015	Δ % sobre média do período	Valor do Período	Δ % sobre Período Homólogo	Últimos 12 meses (Mai/2015 a Abr/2016)	Δ % 12 meses Anteriores (Mai/2014 a Abr/2015)
Navios	Número	921	-4,9%	5,9%	3 480	-0,3%	10 851	1,2%
	GT	16 979 487	0,6%	12,3%	60 474 825	5,9%	194 867 805	8,0%
	GT Médio	18 436	5,7%	-	17 378	6,2%	17 959	6,7%
Carga Geral (Tons)	Fraccionada	543 871	-24,1%	8,3%	2 008 649	-19,4%	7 194 979	-6,6%
	Contentorizada	2 679 707	6,7%	9,2%	9 816 593	10,8%	29 803 816	8,2%
	Ro-Ro	109 042	20,5%	24,6%	350 003	21,3%	1 039 009	36,3%
	TOTAL CG	3 332 620	0,4%	9,5%	12 175 245	4,6%	38 037 804	5,6%
Granéis Sólidos (Tons)	Carvão	345 250	-11,1%	-34,0%	2 091 011	15,7%	6 200 272	8,2%
	Minérios	90 730	-33,8%	25,7%	288 681	-35,8%	1 001 428	-11,2%
	Produtos Agrícolas	292 066	-28,2%	-21,2%	1 482 919	1,9%	4 809 008	13,0%
	OutrosGS	660 882	11,5%	-0,4%	2 655 203	-1,8%	7 186 821	-9,6%
	TOTAL GS	1 388 927	-8,9%	-14,8%	6 517 813	1,6%	19 197 528	0,7%
Granéis Líquidos (Tons)	Petróleo Bruto	1 451 419	9,5%	8,5%	5 351 789	20,3%	14 804 206	16,3%
	Produtos Petrolíferos	1 324 749	-6,8%	14,6%	4 625 201	-16,5%	15 715 656	-4,4%
	OutrosGL	192 632	15,2%	7,0%	720 059	4,5%	2 195 149	4,2%
	TOTAL GL	2 968 801	1,9%	11,0%	10 697 048	0,2%	32 715 011	4,6%
TOTAL GERAL		7 690 348	-0,9%	4,7%	29 390 106	2,3%	89 950 344	4,2%
Contentores	Número	140 850	-4,0%	7,9%	522 139	0,1%	1 650 640	-0,5%
	TEU	223 758	-3,6%	7,7%	830 659	1,9%	2 596 755	1,4%

Fonte: (AMT, 2016)

Pretende-se duplicar o peso da economia do mar no PIB nacional no curto a médio prazo. Este foi um dos objetivos assumidos pela Ministra do Mar⁸, que no recente Encontro Internacional dos Oceanos (*Oceans Meeting* 2016), realizado em Portugal, indicou a meta dos 5% como um valor justo e consentâneo com o potencial que economia azul pode ter no desenvolvimento económico Português. As margens de crescimento nas chamadas atividades emergentes da economia do mar mostram-se como as mais promissoras. As atividades emergentes da economia do mar são geradores de alto valor acrescentado, que por si só podem formar uma nova fileira tecnológica inovadora da robótica e automação submarinas, alavancando outras indústrias. As novas tecnologias poderão criar uma nova fileira de negócio, o que poderá originar novas empresas, ou a reconversão de existentes, em áreas como a

construção naval e poderão diversificar o negócio para a construção de equipamentos subaquáticos de exploração e prospeção ou de produção energética. O desafio pode passar pelo desenvolvimento das atividades económicas tradicionais, ou pela aposta na aceleração empresarial de atividades ligadas, por exemplo, às energias renováveis *offshore* e biotecnologias ou até pelo reforço da centralidade euro-atlântica do ponto de vista portuário e logístico⁹.

2.3. A Política Marítima Europeia atual

Numa altura em que se vão esgotando muito dos recursos terrestres, surgem novas oportunidades na exploração do mar, também graças ao desenvolvimento tecnológico (Cunha, 2011). Dada a importância do mar para a Europa definiu-se uma política marítima assente num conjunto das atividades económicas, que lhes proporciona consistência, procurando um forte contributo para o emprego, desenvolvimento regional e produção de riqueza nos diferentes Estados-Membros da UE. A Política Marítima Integrada (PMI) avançou, estruturadamente, partir de 2005, patenteando uma abordagem holística, promovendo um enfoque entre os vários setores de todas as políticas relacionados com o mar, tendo como objetivo, a obtenção de sinergias e coordenação de políticas, evitando assim duplicações. Visa-se ainda um menor impacto ambiental, abrangendo esta política uma diversidade de áreas, já aqui abordadas, como as pescas, a aquicultura, os transportes, os portos marítimos, o ambiente marinho, a investigação marinha, formação de *clusters*, as energias *offshore*, eólica e a das ondas, a construção naval, as indústrias relacionadas com o mar, a vigilância marítima, o turismo costeiro e marítimo, o emprego nos setores marítimos, o desenvolvimento das regiões costeiras e das relações externas em matéria de assuntos do mar (Simões, 2014).

A PMI, viu o seu passo inicial no lançamento do Livro Verde para uma futura Política Marítima da UE no ano de 2006 (EU, 2007). Este Livro teve como objetivo fomentar um debate sobre uma futura política marítima para a UE, caracterizado por uma abordagem holística dos oceanos e dos mares e aqui foram estabelecidos os alicerces para uma política marítima, com vista ao desenvolvimento de políticas e atividades marítimas equilibradas e coerentes.

Em 2007, surge o Livro Azul da Política Marítima Europeia, definindo a visão da PMI visando os seus objetivos fulcrais e a definição de um plano de ação para os anos vindouros.

A estratégia para a Europa 2020, surge no ano de 2010, visando o decénio seguinte, apresentando-se como estratégia da UE para o crescimento e o emprego. Entre outros fatores procura-se criar condições para um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo (CE, 2014). Quanto à Estratégia Marítima da EU, para a área do Atlântico, emerge em 2011 e procurou identificar os desafios e as oportunidades na região, efetuando o balanço das iniciativas

⁸ Jornal Publico – O turismo pesa mais na economia do que a pesca. Disponível em <https://www.publico.pt/economia/noticia/economia-do-mar-pesava-31-na-riqueza-nacional-em-2013-1734012>. Consultado em 6 de junho de 2016.

existentes para apoiar o crescimento e a criação de emprego. Com base no recolhido, avançou em 2013 o plano de ação destinado a revitalizar a economia marinha e marítima na região do Atlântico, potenciando o empreendedorismo e a inovação, mas procurando também proteger, assegurar e valorizar o ambiente marinho e costeiro, bem como melhorar a acessibilidade e a conectividade. Incentiva-se também os Estados-Membros do Atlântico (Portugal, Espanha, França, Irlanda e Reino Unido) na partilha de informações, custos, resultados e boas práticas, visando encontrar novos domínios de cooperação a diversos níveis. *“Esse plano, ..., tem por objetivo mostrar como os Estados-Membros do Atlântico, as suas regiões e a Comissão podem contribuir para o crescimento sustentável nas regiões costeiras e para impulsionar a “economia azul”, que tem potencial para oferecer 7 milhões de postos de trabalho na Europa até 2020. Ao mesmo tempo, é necessário preservar o equilíbrio ambiental e ecológico do oceano Atlântico”* (CE, 2013).

Em 2012, durante a Presidência do Chipre do Conselho da União, promoveu-se um conjunto de iniciativas no âmbito da PMI, como a adoção da Declaração de Limassol, que propõe uma agenda marinha e marítima em apoio da estratégia Europa 2020, centrada em setores marítimos promissores com elevado potencial de criação de novos empregos e crescimento. Apresenta-se um conjunto de áreas com vasto potencial para ação, como: o reforço e competitividade dos transportes marítimos; o aumento da produção das energias renováveis marítimas; o apoio à investigação científica; desenvolvimento da aquicultura; da biotecnologia azul; do turismo costeiro; da robótica marinha; da mineração dos fundos marinhos (CE, 2012).

2.4. Evolução da legislação portuguesa – Estratégias, organização e contributos

2.4.1. Contributos legislativos até 2006

Os programas, documentos e legislação, nacional e comunitária, que procuram uma aproximação ao mar, bem como o promover da sua utilização em diversos níveis, têm sido variados. A legislação nacional articula-se com a legislação europeia, com as Diretivas existentes e procura a consonância com a PMI e, num contexto alargado, com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, com a Declaração do Rio sobre Ambiente e Desenvolvimento de 1992 e nessa lógica com a Agenda XXI. Em 1998, do relatório “O Oceano: Nosso Futuro” no âmbito da Comissão Oceanográfica Intergovernamental da Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura¹⁰ promove o uso sustentável dos oceanos à escala global como essencial à qualidade de vida das sociedades humanas em harmonia com o planeta. Nesse ano teve projeção mundial a feira internacional Expo-98, dedicada aos Oceanos e

⁹ Diário Económico - Ministra do Mar diz que tecnologias poderão criar nova fileira de negócio. Disponível em http://economico.sapo.pt/noticias/ministra-do-mar-diz-que-tecnologias-poderao-criar-nova-fileira-de-negocio_251119.html. Consultado em 7 de junho de 2016.

¹⁰ United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO)

em 2003 foi criada, em Portugal, a Comissão Estratégica dos Oceanos. No ano de 2005 surge a Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental (EMEPC). Também em 2005, visando criar uma Estratégia Nacional para o Mar, publicou-se a Resolução do Conselho de Ministros n.º 128/2005, de 10 de agosto, que veio criar a Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar (EMAM). Portugal adota assim uma política integrada e abrangente na governação dos assuntos do mar, que tem fundações numa estratégia transversal e multidisciplinar. No ano de 2006 instalou-se em Lisboa a Agência Europeia de Segurança Marítima, conforme a ENM, 2013-20.

2.4.2. Estratégia Nacional para o Mar

Com a Resolução do Conselho de Ministros n.º 163/2006, de 12 de dezembro, aprovou-se a Estratégia Nacional para o Mar, a vigorar de 2006 a 2016. Tinha uma abordagem integrada das políticas nacionais, e criou mecanismos indispensáveis ao aproveitamento sustentável do mar, sendo fundamentada em três pilares estratégicos: conhecimento, planeamento e ordenamento espaciais e promoção e defesa ativas dos interesses do país. Esta Estratégia avançou com um conjunto de ações nos domínios da identidade marítima e afirmação internacional, bem como na governação, capacitação e conhecimentos no plano marítimo. Pretendeu assumir-se como um instrumento político fundamental para que o país pudesse proteger e valorizar o inestimável recurso que o oceano representa. Procurava-se aproveitar esse recurso visando uma economia marítima próspera, ao serviço da qualidade de vida e do bem-estar social, respeitando o ambiente.

No entanto, já no ano de 2012, a meio do período previsto para a execução da ENM 2006 - 2016, foi iniciada uma reflexão acerca da oportunidade de proceder à sua revisão e atualização. Vinha-se percebendo que a ausência de um plano de ação, para a execução desta Estratégia, criava dificuldades ao seu acompanhamento e avaliação, não permitindo uma verificação objetiva acerca da evolução da situação e da eficácia dos planos e programas aplicados no campo de ação da ENM 2006-2016. Nesse sentido tornou-se necessário revogar esta Estratégia, conforme se refere na ENM 2013-2020.

Nesta sequência, surge a Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020, de igual modo, procurando responder aos desafios colocados para a promoção, crescimento e competitividade da economia do mar. Assume-se o mar como desígnio nacional. Surgem políticas públicas para o setor, para que seja facilitada e orientada a atividade económica ao nível do mar. A Estratégia assenta em quatro pilares estratégicos: território de referência; dimensão; geografia; identidade nacional.

No ano de 2012 a Comissão Europeia avançou com a estratégia Crescimento Azul no sentido de dar respostas aos desafios económicos, ambientais e sociais, através desenvolvimento de sinergias entre políticas setoriais. Esta iniciativa teve, como é lógico, a devida aplicação na

legislação Portuguesa¹¹. Lê-se na ENM 2013- 2020, com o crescimento azul em mente, a procura da consciencialização da sociedade para o mar e do aumentar da competitividade da economia, do emprego e dos quadros qualificados ligados ao mar. Também se verifica a importância de identificar e apoiar as atividades assumidamente como de grande potencial de crescimento a longo prazo, da promoção do investimento na investigação, e a aposta na remoção de obstáculos administrativos que limitem o crescimento. Assim, com o Crescimento Azul, é procurada uma maior perceção do valor do mar, como ativo estratégico, tal como do relevante papel que este poderá ter no incremento da qualidade de vida dos, neste caso, cidadãos nacionais. No documento, são identificados cinco domínios estratégicos de intervenção preferencial, como: a energia azul, aquicultura; turismo, recursos minerais marinhos e biotecnologia azul, como é referido na ENM 2013-2020, e na sequência do Crescimento Azul.

Na alçada desta estratégia, surge a visão Mar-Portugal. “ ... *desígnio nacional cujo potencial será concretizado pela valorização económica, social e ambiental do oceano e das zonas costeiras, para benefício de todos os portugueses, que vai ser consubstanciada no plano de ação Plano Mar-Portugal (PMP) com horizonte até 2020*”. Trata-se de um plano aberto e que pode ser objeto de alterações, quando necessário. Portanto a implementação da ENM 2013-2020 é alvo de constante monitorização e avaliação, de modo a permitir aferir do grau de prossecução dos objetivos estabelecidos, e, por outro lado, a assegurar a sua revisão e atualização, caso se verifiquem alterações de contexto significativas, que o justifiquem, de acordo com a ENM 2013-2020.

2.4.3. Contributos da sociedade civil

Deve ser referida a contribuição do setor privado para a análise, avaliação e dinamização do potencial do mar em Portugal. Assim temos, a título de exemplo, o Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos, de 2004, um diagnóstico a fundo da representatividade económica e dos principais constrangimentos e oportunidades, relacionados com os setores tradicionais e emergentes de atividades marítimas no nosso país. Bem como devem ser também referidos os trabalhos da Associação Oceano XXI ou o estudo Hypercluster da Economia do Mar – “*Um domínio de potencial estratégico para o desenvolvimento da economia portuguesa*” (SAER/ACL, 2009), estudo de que também veio a resultar a criação do Fórum Empresarial para a Economia do Mar, como é referido na ENM 2013-20. Uma palavra ainda para o Observatório da Cooperação na economia do mar que visa também, como implícito no nome, fomentar a comunicação na economia do mar.

¹¹ Um valor superior a 60% do direito na Europa tem atualmente a sua origem na UE e mais de 70% do Direito Comunitário afeta, direta ou indiretamente, a atividade empresarial (Carvalho, 2014).

2.5. A tutela atual do mar, em Portugal

No atual XXI Governo Constitucional, cuja Lei Orgânica se encontra vertida no Decreto-Lei n.º 251-A/2015 de 17 de dezembro, procurou-se agregar as áreas relativas ao mar, no Ministério do mar. Afirmar-se no documento que se pretende um Governo mais colaborativo, com competências transversais, por exemplo, em matéria de assuntos do mar. Esta transversalidade do Governo expressa-se na recomposição das competências dos seus membros e na articulação entre eles. A importância de uma maior colaboração manifesta-se, também, na previsão do exercício conjunto ou coordenado de poderes administrativos (de direção, de superintendência e de tutela), que são partilhados pelos vários membros do Governo, em função das suas áreas de intervenção.

No Ministério do Mar, a Ministra do Mar que é coadjuvada no exercício das suas funções pelo Secretário de Estado das Pescas, tem por missão a coordenação transversal dos assuntos do mar, através da definição e acompanhamento da Estratégia Nacional para o Mar, da promoção de uma presença efetiva no mar, dos seus usos e de uma economia do mar sustentável, das pescas, do transporte marítimo e dos portos, entre outros. Exerce a direção sobre: a Direção-Geral de Política do Mar; a Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos; a Autoridade de Gestão do Programa Operacional Mar 2020 (Mar 2020) entre outros. Coordena a Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar, tendo a faculdade de substituir o Primeiro-Ministro, nas suas ausências e impedimentos, que a preside.

Tem também ação conjunta com outros Ministérios, como por exemplo, com o Ministro dos Negócios Estrangeiros, quanto à coordenação intersetorial da participação nacional nos organismos europeus e internacionais responsáveis pela definição e pela monitorização das políticas marítimas; ou com Ministro da Agricultura, Florestas e Desenvolvimento Rural, exercer a direção, no que diz respeito às matérias da sua competência, sobre: o Gabinete de Planeamento, Políticas e Administração Geral; as Direções Regionais de Agricultura e Pescas.

A Ministra do Mar exerce também a superintendência e tutela, por exemplo em matéria de mar e respetivos fundos europeus, conjuntamente com o Ministro da Agricultura, Florestas e Desenvolvimento Rural, que exerce a superintendência e tutela em matéria de agricultura, florestas, desenvolvimento rural e respetivos fundos europeus, ou sobre as Administrações Portuárias, em coordenação com o Ministro do Planeamento e das Infraestruturas.

Entre outros pontos, em coordenação com o Ministro da Defesa, compete à Ministra do Mar definir as orientações estratégicas para a Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental, tal como definir as orientações estratégicas para a Autoridade Marítima Nacional e coordenar a execução dos poderes de autoridade marítima nos espaços de jurisdição e no quadro de atribuições do Sistema da Autoridade Marítima.

Em coordenação com o Ministro da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior, o Ministro da Economia e o Ministro do Ambiente, compete também à Ministra do Mar definir as orientações estratégicas para o Observatório para o Atlântico.

2.6. A tutela atual do mar, noutros países da União Europeia

Estando hoje a tutela concentrada no ministério do Mar, certo é que várias foram as soluções, para a tutela do mar, nas sucessivas organizações de Governo que Portugal foi tendo, variando estas com as correntes de pensamento, ideológicas e até económicas, que preponderaram em cada situação temporal.. A organização da tutela para o mar é variada, não só tempo, mas também geograficamente e não só em Portugal mas também noutros países da Europa, como veremos de seguida, já que a nível europeu foram escolhidas para análise, pela sua diversidade de organização, três situações que mostram algumas configurações possíveis

2.6.1. Holanda

A Marinha Mercante, os portos, em termos gerais, estão atualmente na dependência do Ministério das Infraestruturas e Meio Ambiente¹² que assenta em três seções: política, implementação e fiscalização. Na seção de política, existem três Direções-Gerais que asseguram o desenvolvimento de políticas nas áreas de mobilidade, gestão da água, aviação e assuntos marítimos, ordenamento do território e do ambiente. A Direcção-Geral da Mobilidade e dos Transportes, concentra-se no desenvolvimento contínuo da qualidade da rede de vias aéreas, hidrovias, ferrovias, a rede de estradas e portos. Além disso, esta direção salvaguarda a utilização segura e sustentável por viajantes e utilizadores do setor dos transportes. O Ministério das Infraestruturas e Meio Ambiente iniciou recentemente o programa *Beter Benutten* (Melhor Uso) para melhorar a utilização das redes existentes. Além disso, a Direcção-Geral da Mobilidade e dos Transportes aborda estudos exploratórios desde problemas de engarrafamento, à logística do setor. De referir ainda, no mesmo Ministério, a Direcção- Geral do Desenvolvimento do Território e dos Recursos Hídricos que agrupa a política seguida pelo Ministério no campo do desenho da estrutura espacial, trabalhando, por exemplo, em manter o delta seguro, habitável, acessível e competitivo.

Quanto às Pescas¹³, estão situadas no Ministério da Economia e dentro deste, na área da agricultura, na Direcção-Geral da Agricultura e da Natureza. Este visa implementar uma política específica para a inovação e empresarial para apoiar as empresas em áreas onde é realmente necessário. Ponto central para informações do Governo e de serviços na área da inovação, exportação e financiamento. Atenção adicional é dada em áreas-chave, como produtos químicos, água e energia. No setor agroalimentar, existe procura contínua de qualidade, que

¹² Disponível em <https://www.government.nl/ministries/ministry-of-infrastructure-and-the-environment/contents/organisation>. Consultado em 26 de abril de 2016.

¹³ Disponível em <https://www.government.nl/topics/fisheries/contents/dutch-fisheries-policy>. Consultado a 12 de abril de 2016.

pode ser sempre reforçada através do investimento em inovação e sustentabilidade. Assume-se que o objetivo da política holandesa da pesca é o de uma indústria de pesca sustentável, em que o Governo, a indústria da pesca e a União Europeia trabalham em conjunto para desenvolver novos métodos de pesca e mais sustentáveis. Procura de novos métodos que por exemplo não danifiquem o fundo do mar e que evitem as capturas indesejadas.

2.6.2. Espanha

O Ministério da Agricultura, Alimentação e Meio Ambiente¹⁴ é atualmente o departamento competente no domínio da Administração Estatal para propor e implementar a política do Governo em relação a: combate às alterações climáticas; proteção do património natural, costas e meio ambiente marinho; biodiversidade e água do mar; desenvolvimento rural; agrícola, pecuária e da pesca, recursos; alimentação.

Quanto ao Ministério do Fomento¹⁵, cabe-lhe a proposta e implementação de políticas governamentais nas áreas de terra, infraestruturas, transportes aéreos e marítimos; controle, gestão e regulação administrativa dos serviços de transporte correspondente; aposta e direção de serviços do Estado relacionadas com a astronomia, geodesia, geofísica e mapeamento; e planeamento e programação de investimentos em infraestruturas, materiais e outros serviços. No setor marítimo: a segurança marítima e poluição; inspeção marítima; legislação marítima e da cooperação internacional; coordenação e gestão administrativa; autoridades marítimas; qualificações; náutica de recreio; relatórios oficiais sobre acidentes marítimos; rádio; direitos; passageiros,

2.6.3. França

O Ministério do Ambiente, da Energia e do Mar¹⁶ leva atualmente a cabo a ação relativa ao mar. Na alçada deste Ministro está o Secretario de Estado dos Transportes, responsável pelos transportes, mar e pescas. Este, entre outras funções¹⁷, avança com a política intermodal e assegura, em especial, o desenvolvimento de estruturas ferroviárias e portuárias e plataformas multimodais. Sobre o mar, tem a política de transporte marítimo, a Marinha Mercante, a vela e passeios de barco, portos, da costa e do domínio público marítimo, a proteção do ambiente marinho, de segurança, navegação, treino e marítimos. Segue também as questões sociais no setor marítimo. Quanto à matéria de pesca marítima e da aquicultura, implementa a política de pesca marítima, frutos do mar e produtos aquícolas, em particular no que respeita à regulação e controle dessas atividades e financiamento.

¹⁴ Disponível em <http://www.magrama.gob.es/es/>. Consultado a 19 março 2016.

¹⁵ Disponível em http://www.fomento.gob.es/mfom/lang_castellano/default.htm. Consultado a 19 março 2016.

¹⁶ Disponível em <http://www.gouvernement.fr/decouvrir-le-gouvernement-et-les-institutions>. Consultado a 22 março 2016.

¹⁷ Disponível em <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000029527290&dateTexte=&oldAction=dernierJO&categorieLien=id>. Acedido a 24 março 2016.

2.7. Síntese e conclusões

A ZEE portuguesa tem atualmente uma área de 1,66 milhões de quilómetros quadrados. Em 2009, Portugal submeteu à ONU a sua proposta para extensão dos limites da PC, no âmbito da CNUDM e aguarda-se ainda o parecer sobre a proposta apresentada. Caso seja aceite esta proposta, a área do mar sob jurisdição Portuguesa, crescerá para cerca de 3,8 milhões de quilómetros quadrados, ficando Portugal a ser Mar em, aproximadamente, 97% da sua superfície.

A economia do mar assume já hoje uma parcela assinalável do PIB português e espera-se duplicar o seu valor no curto-médio prazo. Em junho de 2016 o INE, apresentou os resultados da primeira Conta Satélite do Mar 2010-2013, onde se permite perceber, por exemplo, que a economia azul já pesa mais na produção de riqueza nacional do que outros setores de atividade como as telecomunicações, a agricultura ou até as indústrias de madeira e cortiça. No tocante ao emprego tem até uma dimensão superior à da indústria do vestuário e ao fabrico de automóveis e seus componentes. Vemos no documento que as atividades de recreio e turismo são as que mais contribuíram para a riqueza produzida pela economia do mar, tendo um maior peso do que a pesca, os serviços marítimos, os portos ou os transportes.

A Política Marítima Integrada da UE que avançou de modo estruturado a partir de 2005 procura uma abordagem holística de assuntos e políticas da UE relacionados com o mar e tem como objetivo, o obter sinergias e coordenar políticas para os assuntos ligados ao mar. Nessa lógica em 2006 aprovou-se a primeira EMN prevista para vigorar de 2006 a 2016. Esta apresentava uma abordagem integrada das várias políticas nacionais, que criou mecanismos indispensáveis ao aproveitamento sustentável do mar. Também por dificuldades na verificação objetiva da evolução da situação e da eficácia dos planos e programas, revogou-se essa Estratégia e surge na sua sequência a Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020, também esta, no sentido de responder aos desafios colocados para a promoção, crescimento e competitividade da economia do mar.

No ano 2012 a Comissão europeia avançou com a estratégia Crescimento Azul que almeja dar respostas aos desafios económicos, ambientais e sociais, pelo desenvolvimento de sinergias entre políticas setoriais. É procurada uma maior perceção do valor do mar, como sendo um ativo estratégico. Em Portugal, na EMN, são identificados cinco domínios estratégicos de intervenção preferencial, como: a energia azul, aquicultura; turismo, recursos minerais marinhos e biotecnologia azul.

Com a tomada de posse do XXI Governo Constitucional, procurou-se agregar áreas relativas ao mar num só Ministério, o Ministério do Mar. Afirma-se no programa que se pretende um Governo mais colaborativo, com competências transversais. A importância de uma maior colaboração manifesta-se, por exemplo na previsão do exercício conjunto ou coordenado de poderes administrativos (de direção, de superintendência e de tutela), que são partilhados

pelos vários membros do Governo, em função das suas áreas de intervenção. A Ministra do Mar é coadjuvada no exercício das suas funções pelo Secretário de Estado das Pescas, e tem por missão a coordenação transversal dos assuntos do mar.

Quanto a configurações de tutela do mar (no seu todo), divergem de país para país e várias têm sido as soluções, para a tutela do mar, nas sucessivas organizações de Governo que Portugal foi tendo, variando estas com as correntes de pensamento, ideológicas e até económicas que preponderaram em cada situação temporal. A nível europeu foram escolhidas, pela sua diversidade de organização, três situações que mostram algumas configurações possíveis. Na primeira, Holanda, portos e transportes marítimos, tem tutela diferente da das pescas. Os primeiros estão na esfera do Ministério das Infraestruturas e Meio Ambiente, enquanto a pesca está na Ministério da Economia e dentro deste, na área da Agricultura, Direcção-Geral da Agricultura e da Natureza. Já no caso da Espanha, o Ministério da Agricultura, Alimentação e Meio Ambiente detém a área das pescas, enquanto o Ministério do Fomento tem a área dos portos e transportes marítimos. De realçar no caso de Espanha que a área da tutela da Autoridade Marítima está na área do Fomento e não no Ministério da Defesa, como no caso de Portugal. Quanto ao caso da França, verifica-se que é o Ministério do Ambiente, da Energia e do Mar, o Secretario de Estado dos Transportes, responsável pelos Portos, Transportes Marítimos e Pescas, portanto, o mar centrado num só Ministério. Vemos pois que as soluções se diferenciam e que é legítimo que se tenha, como observador, mais ou menos afinidade com uma outra solução, mas assumir perentoriamente que uma é melhor que outra, poderá assumir foros de subjetividade, nem sempre desejáveis. A organização da tutela para o mar é pois variada, não só tempo, mas também geograficamente.

Concluindo, tem-se assim que a economia do mar, em Portugal, tem vindo a crescer nos últimos anos, que se espera duplicar o seu valor para contribuição do PIB nos próximos anos e que entre 2010-2013, as atividades de recreio e turismo foram as que mais contribuíram para a riqueza produzida para economia do mar, tendo um maior peso do que a pesca, os serviços marítimos, os portos ou os transportes. Ainda há muito a fazer no tocante à informação da população face ao que acontece no mar e sua importância. Quanto a soluções governativas para a área do mar, elas diferem de país para país, várias são as arquiteturas, não necessariamente entendidas como melhores ou piores, sendo que a atual em Portugal passa pela concentração das atividades num só Ministério, o Ministério do Mar.

No capítulo seguinte será analisada a tutela e organização governativa dos seis Governos Provisórios e dos vinte e um Governos Constitucionais, quanto ao mar, no pós 25 de abril.

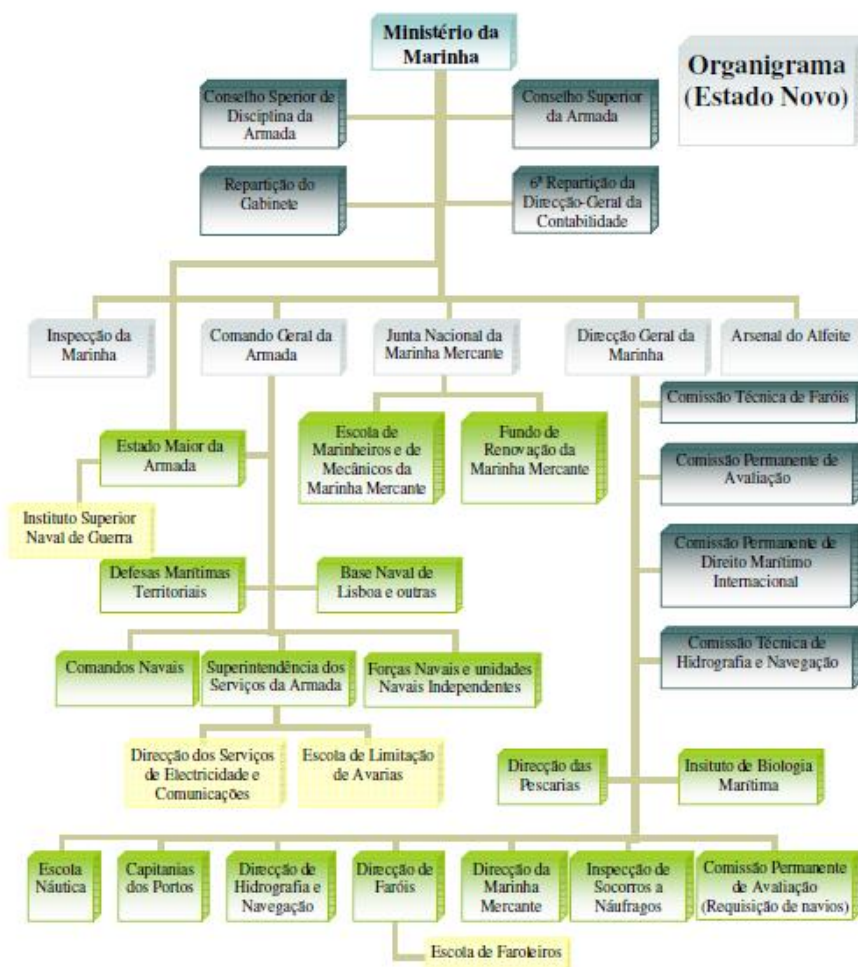
3. A tutela do mar, em Portugal, desde abril de 1974

Como já referido, a análise incidiu primordialmente em três áreas que historicamente são considerados como vetores importantes da economia relacionada com o mar: pescas, portos e transportes marítimos. Assim, nos próximos capítulos, na referência ao mar, deve ser tido em conta que a análise foi elaborada com particular enfoque nestes três vetores. No entanto, como já abordado, larga é a abrangência, muitas são áreas que de algum modo se relacionam com o âmbito marítimo e que contribuem para a economia do mar, como por exemplo: a transformação dos produtos da pesca e comercialização dos seus produtos; os recursos marinhos não vivos; o desporto, recreio, o turismo e cultura; o equipamento marítimo; as infraestruturas e obras marítimas; os novos usos e recursos do mar. Tudo sem esquecer a formação, o ensino, a investigação, a defesa, o ambiente, ordenamento e a segurança, entre outros campos de possível análise e reflexão.

3.1. O ponto da chegada – o pré abril de 1974

No tempo que antecedeu o período do Estado Novo, a Marinha Mercante e as Pescas foram sucessivamente fazendo parte de vários Ministérios (Brazia, 2010). Com o novo regime político, a partir 1926, procura-se agrupar a área respeitante ao mar, sendo que tal mudança só ganha forma com o Decreto n.º 16.399, de 22 de Janeiro de 1929, que vem agrupar os quatro segmentos no Ministério da Marinha: Guerra, Mercante, Pesca e Recreio. Entre outras, atribui-se ao Ministério da Marinha, a área das pescas marítimas, bem como o fomento da Marinha Mercante e do comércio marítimo (tráfego e portos), (figura 5) (Brazia, 2010).

Figura 5 – Organigrama Ministério da Marinha (Estado Novo)



Fonte: (Brazia, 2010)

Não obstante algumas alterações pontuais, como por exemplo as decorrentes do Decreto-Lei n.º 36 081/1946 de 31 de dezembro, este Ministério, assim se manteve até 1969, altura em que, com o Decreto-Lei n.º 49 078/1969, de 25 de Junho, a Direcção-Geral da Marinha (um departamento do Ministério da Marinha), ganha a designação de Direcção-Geral dos Serviços de Fomento Marítimo (DGSFM), tendo como principais atribuições os assuntos relativos às marinhas de comércio, de pesca, de recreio, aos faróis, aos socorros a náufragos e ao domínio marítimo. No entanto as atribuições da DGSFM relativas às marinhas de comércio e de pesca não respeitavam aos aspetos relacionados com a exploração económica daquelas atividades. Este tinha ainda competência de gestão, ordenamento e exercício da autoridade do Estado nos espaços integrantes do Domínio Público Marítimo (DPM). Também, pelo Decreto-Lei n.º 49 078, de 25 de Junho de 1969, a Polícia Marítima (PM) é, com hierarquia própria, integrada na DGSFM.

Já na década de setenta, através do Despacho n.º 11 de 29 de Janeiro de 1973, do Ministro da Marinha, nasce o Serviço de Combate à Poluição do Mar por Hidrocarbonetos (SCPMH), a funcionar na dependência direta do Diretor-Geral dos Serviços de Fomento Marítimo.

Aquando da sua extinção, após o 25 de abril de 1974, o Ministério da Marinha, além da Comissão do Direito Marítimo Internacional (CDMI), das áreas de investigação no mar e das de natureza cultural, dividia-se no ramo naval (eminentemente militar) e no ramo de fomento marítimo (eminentemente civil) (anexo A).

Cabe aqui a explicação da diferenciação dos termos, Marinha de Guerra, Marinha e Armada. Assim, até à extinção do Ministério da Marinha, na sequência do 25 de abril de 1974, estes termos tinham diferentes significados. "Marinha" designava o conjunto constituído por Marinha Mercante e pela Marinha de Guerra, sendo que ambas eram tuteladas pelo Ministério da Marinha. Já "Marinha de Guerra" designava apenas a componente da Marinha que estava dedicada à atividade militar. Quanto ao termo "Armada", este designava o escalão mais elevado das forças navais, sendo, a Armada nacional, a totalidade das forças navais que constituíam a Marinha de Guerra da Nação. Assim, a Armada era, ao mesmo tempo, o ramo naval das Forças Armadas e a componente militar da Marinha. Desde 1982, o ramo naval das Forças Armadas passou a ser, oficialmente, designado "Marinha", mantendo-se, mesmo assim, o uso do termo "Armada" para designar alguns dos seus órgãos (Cajarabille, 2009).

3.2. Os Governos Provisórios e o mar, no pós 25 de abril de 1974

Após o 25 de abril de 1974, os assuntos da Marinha Mercante e das pescas passaram a ser tratados por departamentos governamentais criados para o efeito. Continuou, porém, a Marinha, paralelamente aos assuntos de carácter militar naval que se relacionavam ou dissessem respeito à defesa nacional do mar, a tratar de questões cuja natureza se revestia de evidentes características de serviço público¹⁸.

Nesse ano, com a extinção do Ministério da Marinha, as entidades e competências, eminentemente civis integradas na Direcção-Geral dos Serviços de Fomento Marítimo transitaram para os departamentos ministeriais que as passaram a tutelar. No Ministério do Equipamento Social e do Ambiente cria-se a Secretaria de Estado da Marinha Mercante. Enquanto as Pescas passaram para o Ministério da Coordenação Económica, como disposto no Decreto-Lei n.º 203/74, de 15 de Maio, onde se define o programa do I Governo provisório e se estabelece a respetiva orgânica. Com Decreto-Lei n.º 240/74, de 5 de junho, cria-se a Secretaria de Estado das pescas, no Ministério da Coordenação Económica. Recorde-se que o I Governo Provisório, presidido por Palma Carlos, tomou posse a 16 de maio de 1974, menos de um mês após o 25 de Abril de 1974, tendo governado apenas até julho de 1974.

¹⁸ Conforme o Decreto-Lei n.º 300/84, de 7 de setembro

Liderado por Vasco Gonçalves, o II Governo Provisório toma posse a 18 de julho de 1974 e cessa funções a 30 de setembro do mesmo ano. Com o Decreto-Lei n.º 338/74, de 18 de julho separou-se o Ministério da Coordenação Económica, em dois Ministérios: o Ministério das Finanças e o Ministério da Economia. É nesta altura que se define a orgânica geral do Ministério da Economia e das Secretarias de Estado nele compreendidas, como as Secretarias de Estado da Agricultura; da Indústria e Energia; do Comércio Externo e Turismo; do Abastecimento e Preços e das Pescas.

O III Governo Provisório foi chefiado também por Vasco Gonçalves. Tomou posse a 30 de setembro de 1974, tendo terminado o seu mandato a 26 de Março de 1975, mantendo a organização relativa aos assuntos do mar.

O IV Governo Provisório continua a ser chefiado por Vasco Gonçalves e a tomada de posse deu-se a 26 de março de 1975, tendo no entanto o Governo deixado de exercer funções, no denominado Verão quente, a 8 de agosto de 1975. Com o Decreto-Lei n.º 158-A/75, de 26 de março, cria-se o Ministério dos Transportes e Comunicações, que passou a integrar a Secretaria de Estado dos Transportes e Comunicações e a Secretaria de Estado da Marinha Mercante. No Ministério da Agricultura e Pescas, ficam incluídas a Secretaria de Estado das Pescas, a Secretaria de Estado da Estruturação Agrária e a Secretaria de Estado do Fomento Agrário, já que o Ministério da Economia foi extinto, repartindo-se por vários Ministérios, pelos quais foram distribuídas as suas anteriores Secretarias de Estado.

Sem aspetos de maior realce no que diz respeito ao posicionamento dos assuntos do mar na esfera governamental, seguem-se o V e o VI Governos Provisórios. O V Governo toma posse a 8 de agosto de 1975 sendo chefiado novamente por Vasco Gonçalves. Este Governo cessa funções a 19 de setembro de 1975, altura em que tomaria posse o VI Governo Provisório chefiado por Pinheiro de Azevedo. Este Governo duraria até 22 de julho de 1976, um tempo em que assume funções o I Governo Constitucional da República Portuguesa (tabela 3).

Tabela 3 – O mar na estrutura dos Governos Provisórios

Governo Provisório	1º Ministro	Tempo de vigência	Marinha Mercante	Pescas
1º GP	Palma Carlos	maio74 a julho74	Ministério do Equipamento Social e do Ambiente	Ministério Coordenação Económica
2ºGP	Vasco Gonçalves	julho74 a setembro74	Ministério do Equipamento Social e do Ambiente	Ministério da Economia
3ºGP	Vasco Gonçalves	setembro74 a março75	Ministério do Equipamento Social e do Ambiente	Ministério da Economia
4ºGP	Vasco Gonçalves	março75 a agosto75	Ministério dos Transportes e Comunicações	Ministério da Agricultura e Pescas
5ºGP	Vasco Gonçalves	agosto75 a setembro75	Ministério dos Transportes e Comunicações	Ministério da Agricultura e Pescas
6º GP	Pinheiro Azevedo	setembro75 a julho76	Ministério dos Transportes e Comunicações	Ministério da Agricultura e Pescas

3.3. Os Governos Constitucionais e o mar, antes da adesão à Europa

Os seis primeiros Governos Constitucionais, dos nove que ocorreram num tempo prévio à adesão de Portugal à Comunidade Económica Europeia (CEE), mantiveram no Ministério da Agricultura e Pescas, a Secretaria de Estado das Pescas e, no Ministério dos Transportes e Comunicações, as Secretarias de Estado dos Transportes e Comunicações e a da Marinha Mercante.

No VII Governo Constitucional, com o Decreto-Lei n.º 28/81, de 12 de fevereiro, extingue-se a Secretaria de Estado da Marinha Mercante, e plasma-se que o Ministério dos Transportes e Comunicações passa a compreender as Secretarias de Estado dos Transportes Exteriores, a dos Transportes Interiores, e a das Comunicações.

Com o VIII Governo Constitucional, através do Decreto-Lei n.º 290/81, de 14 de outubro, cria-se o Ministério da Agricultura, Comércio e Pescas, onde se mantém a Secretaria de Estado das Pescas, ao mesmo tempo que se avança com o Ministério da Habitação, Obras Públicas e Transportes, onde ficam sediados os portos e os transportes marítimos.

No IX Governo Constitucional, com a sua Lei Orgânica, Decreto-Lei n.º 344-A/83, de 25 de julho, é criado o Ministério do Mar, (tabela 4), dadas as preocupações, que visavam redução, quanto ao número de departamentos e que procuravam a dinamização quanto ao seu funcionamento e eficácia. É patente também o propósito de chamar a atenção para a importância que têm, no quadro do setor produtivo, as pescas e os demais setores de atividade ligados ao mar como a investigação¹⁹, portos, transportes marítimos, realçando o fio condutor que une todas essas atividades. O Ministério do Mar ficou a tutelar as Secretarias de Estado da Marinha Mercante e a das Pescas e integra todos os serviços relativos à Secretaria de Estado das Pescas, anteriormente integrada no Ministério da Agricultura, Comércio e Pescas, e os serviços ligados à Marinha Mercante e aos portos, anteriormente integrados na Secretaria de Estado dos Transportes Exteriores e Comunicações, do anterior Ministério da Habitação, Obras Públicas e Transportes. Integra designadamente, dos serviços do anterior Ministério da Habitação, Obras Públicas e Transportes: o Conselho Superior da Marinha Mercante, a Administração-Geral do Porto de Lisboa, a Administração dos Portos do Douro e Leixões, a Administração do Porto de Sines, a Direção-Geral da Marinha de Comércio, a Direção-Geral do Pessoal do Mar e Estudos Náuticos, a Direção-Geral de Portos, a Inspeção-Geral de Navios, o Instituto Nacional de Pilotagem de Portos, o Instituto do Trabalho Portuário e as Juntas Autónomas dos Portos, conforme o Decreto-Lei n.º 344-A/83, de 25 de julho.

Ficam na dependência conjunta dos Ministérios do Mar e do Comércio e Turismo, a Comissão Reguladora do Comércio do Bacalhau e o Instituto Português de Conservas de Peixe, Já o Gabinete da Área de Sines fica na dependência conjunta dos Ministérios da Indústria e Energia e do Mar.

¹⁹ A Lei Orgânica refere a investigação oceanológica

Nesta legislatura, institucionalizou-se o Sistema de Autoridade Marítima (SAM), regulado pelo Decreto-Lei n.º 300/84 de 7 de setembro, estando inserido na Armada.

Tabela 4 – O mar nos Governos Constitucionais pré-adesão à CEE

Governo Constitucional	1.º Ministro	Tempo de vigência	Marinha Mercante /Portos /Transportes marítimos / Transportes exteriores	Pescas
1.º GC	Mário Soares	julho76 a janeiro78	Ministério dos Transportes e Comunicações	Ministério da Agricultura e Pescas
2.º GC	Mário Soares	janeiro78 a agosto78	Ministério dos Transportes e Comunicações	Ministério da Agricultura e Pescas
3.º GC	Nobre da Costa	agosto78 a novembro78	Ministério dos Transportes e Comunicações	Ministério da Agricultura e Pescas
4.º GC	Mota Pinto	1.º novembro78 a julho79	Ministério dos Transportes e Comunicações	Ministério da Agricultura e Pescas
5.º GC	Maria de Lurdes Pintassilgo	julho79 a janeiro80	Ministério dos Transportes e Comunicações	Ministério da Agricultura e Pescas
6.º GC	Francisco Sá Carneiro	janeiro80 a janeiro 81	Ministério dos Transportes e Comunicações	Ministério da Agricultura e Pescas
7.º GC	Pinto Balsemão	janeiro81 a setembro81	Ministério dos Transportes e Comunicações	Ministério da Agricultura e Pescas
8.º GC	Pinto Balsemão	setembro81 a junho83	Ministério da Habitação, Obras Públicas e Transportes	Ministério da Agricultura, Comércio e Pescas
9.º GC	Mário Soares	junho83 a novembro85	Ministério do Mar	Ministério do Mar

3.4. Os Governos Constitucionais e o mar, após a adesão à CEE

O X Governo Constitucional, com a sua Lei Orgânica, Decreto-Lei n.º 497/85, de 17 de dezembro, vem extinguir o Ministério do Mar e a Secretaria de Estado da Marinha Mercante. É também criado no Ministério da Agricultura, Pescas e Alimentação o Gabinete de Estudos e Planeamento das Pescas. São integrados no novo Ministério da Agricultura, Pescas e Alimentação os organismos, serviços e empresas públicas anteriormente integrados, dependentes ou tutelados pela Secretaria de Estado das Pescas, do Ministério do Mar. A área portuária e de transportes marítimos, transita para o novo Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, que compreende as Secretarias de Estado dos Transportes e Comunicações, bem como a das Vias de Comunicação. Transitam para este Ministério, entre outros organismos, a Direção-Geral de Portos, o Instituto do Trabalho Portuário, o Instituto Nacional de Pilotagem de Portos, a Administração do Porto de Sines, a Administração-Geral do Porto de Lisboa, a Administração dos Portos do Douro e Leixões e o Conselho Nacional de Portos, anteriormente integrados no Ministério do Mar. Transitam também, entre outros, os organismos e serviços antes incluídos na Secretaria de Estado da Marinha Mercante, do Ministério do Mar.

Com o XI Governo Constitucional, mantêm-se os Ministérios com tutela sobre o mar. De referir no entanto, na Lei Orgânica, Decreto-Lei n.º 329/87, de 23 de setembro que o Ministro da Defesa Nacional e o Ministro do Ambiente e dos Recursos Naturais exercem conjuntamente a tutela sobre a Comissão Nacional contra a Poluição do Mar.

A Lei Orgânica do XII Governo Constitucional, Decreto-lei n.º 451/91 de 4 de dezembro, refere que se cria o Ministério da Agricultura e, de novo, o Ministério do Mar e nele a Secretaria de Estado das Pescas. Deste modo transitam para o Ministério do Mar, entre outros, os serviços e organismos, anteriormente integrados ou dependentes do Ministério das Obras Públicas, Transportes e

Comunicações, como a Direção-Geral da Navegação e dos Transportes Marítimos, a Direção-Geral de Portos, com exceção da parte da Divisão do Domínio Público e Concessões, que transita para o Ministério do Ambiente e Recursos Naturais, a Escola Náutica Infante D. Henrique, o Instituto Nacional de Pilotagem dos Portos, o Instituto de Trabalho Portuário, a Administração do Porto de Lisboa, a Administração dos Portos do Douro e Leixões, a Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, a Administração do Porto de Sines, as Juntas Autónomas dos Portos.

Transitam do Ministério da Agricultura, anteriormente designado por Ministério da Agricultura, Pescas e Alimentação, para o Ministério do Mar, entre outros, serviços e organismos, como a Direção-Geral das Pescas, o Instituto Nacional de Investigação das Pescas, o Instituto Português de Conservas e Pescado, a Escola Portuguesa de Pesca, o Gabinete de Estudos e Planeamento das Pescas, a Inspeção-Geral das Pescas.

Com o XIII Governo Constitucional, objetiva-se uma redução do número de Ministérios. Através do Decreto-Lei n.º 296-A/95, de 17 de novembro, é extinto o Ministério do Mar sendo as suas competências absorvidas pelos recém criados Ministério da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas e o Ministério do Equipamento Social. Ficam na dependência do Ministro da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas os seguintes serviços e organismos até aqui integrados no Ministério do Mar, como: Gabinete de Assuntos Europeus; Direção-Geral das Pescas; Escola das Marinhas de Comércio e Pescas; Instituto Português de Investigação Marítima. Na dependência do Ministério do Equipamento Social, ficam outros organismos até aqui integrados no Ministério do Mar, como por exemplo as Administrações Marítimas do Norte, do Centro e do Sul; a Administração dos Portos do Douro e Leixões; a Administração do Porto de Lisboa; a Administração do Porto de Sines; a Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra; as Juntas Autónomas dos Portos, o Instituto Nacional de Pilotagem dos Portos; a Direção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos; o Instituto do Trabalho Portuário; a Escola Náutica Infante D. Henrique;

Na Lei Orgânica do XIV Governo Constitucional, Decreto-Lei n.º 474-A/99, de 8 de novembro, não existem praticamente alterações ao nível da tutela do mar.

A Lei Orgânica do XV Governo Constitucional, Decreto-Lei n.º 120/2002 de 3 de maio, mostra que se mantem o Ministério da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e Pescas, sendo que passam para o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação as entidades do setor empresarial do Estado nos domínios dos transportes e respetivas infraestruturas, portos, aeroportos e navegação aérea, marítima e fluvial.

Com o XVI Governo Constitucional, pelo Decreto-Lei n.º 215-A/2004 de 3 de setembro, surgem os Ministérios da Agricultura, Pescas e Florestas, o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, além de outra novidade que reside nas competências e designação do novo Ministro de Estado e da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar. Para o efeito, o Ministro

de Estado, da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar é coadjuvado no exercício das suas funções pelo Secretário de Estado para os Assuntos do Mar. Este Ministro fica responsável pelo acompanhamento e coordenação das matérias relativas à Agência Europeia de Segurança Marítima, pela Comissão Estratégica dos Oceanos e pela Comissão para a Delimitação da Plataforma Continental. Ficam também sob responsabilidade do Ministro de Estado, da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar os Estaleiros Navais de Viana do Castelo (ENVC), participando o Ministro de Estado, das Atividades Económicas e do Trabalho na definição das suas linhas de orientação estratégica.

Quanto ao Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM), cabe a tutela funcional e patrimonial ao Ministro de Estado, da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar, sendo a definição das linhas de orientação e dos domínios prioritários da sua atuação exercida em articulação com o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

Ficam no Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, entre outras, as entidades do setor empresarial do Estado nos domínios dos transportes e respetivas infraestruturas, aeroportos e navegação aérea, marítima e fluvial. Já quanto às entidades do setor empresarial do Estado com atribuições no domínio das administrações dos portos, participam também o Ministro de Estado e da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar, e o Ministro das Cidades, Administração Local, Habitação e Desenvolvimento Regional, na definição das suas linhas de orientação.

No XVII Governo Constitucional, com o Decreto-Lei n.º 79/2005 de 15 de abril, sua Lei Orgânica, regressa o Ministério da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas. Quanto ao Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações integra os serviços, organismos e entidades que até aqui estavam compreendidos no Ministério com a mesma designação. Sendo que transitaram da Presidência do Conselho de Ministros para o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, entre outros organismos, o IPTM. Quanto à competência relativa à definição das orientações estratégicas do IPTM, bem como ao acompanhamento da sua execução, é exercida pelo Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações em articulação com o Ministro da Defesa Nacional e com o Ministro do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional.

Incumbe ao Ministro da Defesa Nacional, coadjuvado no exercício das suas funções pelo Secretário de Estado da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar, o desenvolvimento de uma política integrada do Governo para os assuntos do mar, em articulação com os demais Ministros competentes em razão da matéria. A Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental fica na dependência do Ministro da Defesa Nacional.

Com o XVIII Governo Constitucional, Lei Orgânica no Decreto-Lei n.º 321/2009, de 11 de dezembro, mantem-se a tutela, âmbito dos Ministérios que a detiveram no Governo anterior.

No XIX Governo Constitucional, Decreto-Lei n.º 86-A/2011, de 12 de julho, assumem maior protagonismo, relativamente ao mar, o Ministério da Economia e do Emprego, quanto a

portos e transportes marítimos e o Ministério da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território, quanto às pescas.

Entre outros organismos é integrada no Ministério da Agricultura, Mar, Ambiente e Ordenamento do Território, a Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar.

O Ministério da Economia e do Emprego exerce conjuntamente com o Ministério da Agricultura, Mar, Ambiente e do Ordenamento do Território a superintendência e tutela sobre o IPTM, bem como sobre as Administrações Portuárias.

No curto e praticamente inócuo, XX Governo Constitucional, Decreto-Lei n.º 249-A/2015 de 9 de novembro, as competências na tutela do mar mantiveram-se no geral, apesar da alteração nas orgânicas dos Ministérios, Ministério da Agricultura e do Mar, Ministério da Economia, (tabela 5).

No atual XXI Governo Constitucional, Decreto-Lei n.º 251-A/2015 de 17 de dezembro, procurou-se agregar as áreas relativas ao mar no Ministério do Mar, conforme o vertido no ponto 5, do capítulo 2.

Tabela 5 – O mar nos Governos Constitucionais pós-adesão à CEE

Governo Constitucional	1º Ministro	Tempo de vigência	Marinha Mercante / Portos / Transportes marítimos / Transportes exteriores	Pescas /Aquicultura
10º GC	Cavaco Silva	novembro85 a agosto87	Ministério dos Transportes e Comunicações	Ministério da Agricultura, Pescas e Alimentação
11ºGC	Cavaco Silva	agosto87 a outubro91	Ministério dos Transportes e Comunicações	Ministério da Agricultura, Pescas e Alimentação
12ºGC	Cavaco Silva	outubro91 a outubro95	Ministério do Mar	Ministério do Mar
13ºGC	António Guterres	outubro95 a outubro99	Ministério do Equipamento Social	Ministério da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas
14ºGC	António Guterres	outubro99 a abril02	Ministério do Equipamento Social	Ministério da Agricultura, Desenvolvimento Rural e das Pescas
15º GC	Durão Barroso	abril02 a julho04	Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação	Ministério da Agricultura, Desenvolvimento Rural e Pescas
16ºGC	Santana Lopes	julho04 a março05	Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e Ministério da Defesa e Assuntos do Mar	Ministério da Agricultura, Pescas e Florestas
17ºGC	José Sócrates	março05 a outubro09	Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e Ministério da Defesa	Ministério da Agricultura, Desenvolvimento Rural e das Pescas
18º GC	José Sócrates	outubro09 a junho11	Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e Ministério da Defesa	Ministério da Agricultura, Desenvolvimento Rural e das Pescas
19ºGC	Passos Coelho	junho11 a outubro15	Ministério da Economia e do Emprego	Ministério da Agricultura, Mar, Ambiente e do Ordenamento do Território
20ºGC	Passos Coelho	outubro15 a novembro15	Ministério da Economia	Ministério da Agricultura e do Mar.
21ºGC	António Costa	novembro15	Ministério do Mar	Ministério do Mar

3.5. Síntese e conclusões

Ao longo do presente capítulo constata-se que até ao 25 de abril de 1974 os assuntos do mar (no âmbito deste trabalho, se encontram, *grosso modo*, divididos entre transportes marítimos e portos e

pescas) estavam, praticamente no seu todo, na esfera do Ministério da Marinha. Com o 25 de abril, no I Governo Provisório, os transportes marítimos e portos passam para o Ministério do Equipamento Social e do Ambiente, enquanto a atividade ligada às pescas foi integrada no Ministério Coordenação Económica.

No II e III Governos Provisórios, as pescas continuam ligadas à Economia e os portos e transportes marítimos mantem-se no Equipamento Social e Ambiente. Com o IV Governo Provisório as pescas passam para o Ministério da agricultura e os portos e transportes marítimos para o Ministério dos Transportes e Comunicações. Nos restantes dois Governos Provisórios e até ao VIII Governo Constitucional, inclusive, a situação manteve-se, apesar da alteração pontual das estruturas e denominações dos Ministérios (com a atividade das pescas associada ao Ministério da Agricultura e Pescas e os transportes marítimos e portos ligados aos Transportes e Comunicações²⁰).

No IX Governo Constitucional (1983) é criado o Ministério do Mar, agregando as matérias ligadas ao mar.

Nos X e XI Governos Constitucionais, volta a divisão destes assuntos, ficando estes entre o Ministério dos Transportes e Comunicações, e as pescas e suas atividades no Ministério da Agricultura, Pescas e Alimentação.

O Ministério do Mar regressa no XII Governo Constitucional (1991) procurando aglutinar os assuntos relativos ao mar.

Do XIII ao XV Governos Constitucionais surge, de novo, a divisão das matérias, nos moldes anteriormente abordados para, no XVI Governo, os assuntos sobre transportes marítimos e portos residirem no Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, e as pescas no Ministério da Agricultura, Pescas e Florestas. De referir que, entre outros assuntos sobre esta temática, ficam sob responsabilidade do Ministro de Estado, da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar, os ENVC.

Com alterações pontuais, a situação manteve-se nos XVII e XVIII Governos Constitucionais.

No XIX Governo Constitucional, os transportes marítimos e os portos ficam no Ministério da Economia e do Emprego e os assuntos do mar, pescas e suas outras atividades transitam para o recém criado Ministério da Agricultura, Mar, Ambiente e Ordenamento do Território, assim se mantendo, sem alterações de grande relevo, no temporalmente curto, XX Governo Constitucional.

Com o XXI Governo Constitucional procurou-se agregar áreas relativas ao mar. Nesse sentido verifica-se um regresso à estrutura governativa do Ministério do Mar.

Em síntese, da análise efetuada conclui-se que foram diversificadas as soluções governativas, para a área do mar, nas últimas cerca de quatro décadas. Em três Leis Orgânicas de Governos

²⁰ No VIII Governo Constitucional, no Ministério da Habitação, Obras Públicas e Transportes.

Constitucionais, o mar teve um Ministério dedicado (nos XIX, XII e XXI Governos, 1983, 1991, 2015 respetivamente). Outras soluções relativas aos assuntos do mar (que não defesa e autoridade marítima) foram inseridas na lógica do Ministério da Defesa (programas dos XVI ao XVIII Governo Constitucionais, de 2004 a 2009). Também se verificou que as soluções mais frequentes são as de tutelar a área de portos e transportes marítimos na alçada de Ministérios ligados à economia, transportes, comunicações, equipamentos e obras públicas, enquanto a área das pescas, regra geral, é tutelada por Ministérios ligados à agricultura, com exceção dos primeiros três Governos Provisórios em que esteve tutelada pela área da economia.

No capítulo seguinte vão ser analisados, quanto à temática do mar, os programas dos seis Governos Provisórios e dos vinte e um Governos Constitucionais, que vigoram no período pós 25 de abril.

4. O Mar nos programas de Governo desde Abril de 1974

Tendo por base a Constituição Portuguesa²¹, (artigo 188º), no programa do Governo devem constar “*as principais orientações políticas e medidas a adotar ou a propor nos diversos domínios da atividade governamental*”. O programa de Governo define-se como ato jurídico-público e configura-se como ato de estrutura normativa, Rodrigues (2012), sendo dotado de generalidade, abstração, imperatividade e bilateralidade. Assume-se como ato da função política e “*encontra-se vinculado à escrupulosa observância das opções populares soberanas que o antecedem e das quais surge como mera inferência subsuntiva*” (Rodrigues, 2012). É um ato de estrutura normativa, onde se somam quer um alto grau de generalidade, quer um alto grau de abstração e onde a normatividade envolve uma natureza matricialmente programática (Rodrigues, 2012).

Assim, mesmo percebendo que muitas das medidas propostas nunca foram aplicadas na prática ou se o foram, não o foram na totalidade, enviesadas ou sem ação prática, opta-se neste capítulo por ir à intenção com que os sucessivos Governos avançaram, inicialmente, com a sua visão política de intervenção no mar. De reforçar, o referido anteriormente, de que a análise seguinte foi elaborada com particular enfoque em três vetores, pescas, portos e transportes marítimos.

4.1. O mar nos programas dos Governos Provisórios

Nos programas dos I e II Governos Provisórios²², nada de relevante há a referir, no que concerne ao mar e suas atividades.

Com o programa do III Governo Provisório²³, aprofunda-se o tema e prevê-se um conjunto de ações como: facilidades de crédito às empresas pesqueiras e indústrias associadas para criarem emprego e abastecimento; controlar e apoiar e fomentar a gestão das empresas com assistência do Estado; com medidas antimonopolistas, nalguns casos, intervir para criar um setor nacional de produção pesqueira e de comercialização; criação de empresa pública para importação de produtos básicos pesqueiros e intervenção no mercado interno.

Também são previstas medidas no sentido de otimizar e racionalizar as pescas e recursos das zonas costeiras e interiores, apoiando pequenos e médios armadores e fomentando a criação de cooperativas de pescadores artesanais e apanhadores. Procura-se assegurar a gestão de recursos vivos e proteção do ambiente aquático, dinamizar a piscicultura e aquicultura em águas doces. Melhorar infraestruturas portuárias e serviços de apoio à frota de pesca, como lotas e

²¹ Assembleia da Republica (2005) - Constituição da República Portuguesa. 7ª Revisão, Assembleia da Republica, Divisão de Edições, Lisboa.

²² Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-provisorios/gp01/programa-do-governo/programa-do-i-governo-provisorio.aspx> e <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-provisorios/gp02/programa-do-governo/programa-do-ii-governo-provisorio.aspx>. Consultados em 12 de abril de 2016.

²³ Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-provisorios/gp03.aspx>. Consultado em 14 de abril de 2016.

postos de vendagem, bem como promover ainda o desenvolvimento das pescas e indústrias na Madeira e Açores e, com esforços diplomáticos e acordos bilaterais, proteger os interesses da pesca do alto e longínqua.

O programa deste Governo vem ainda referir a necessidade de promover a construção naval, encorajar privados a modernizar e reconverter frotas e indústrias, incentivar as indústrias portuguesas de equipamento para pescas e fábricas de produtos da pesca, tutelar e disciplinar a indústria das conservas de peixe, no sentido de definir uma política setorial, visando a expansão e exportação.

Entende-se também do programa de Governo que os portos são fundamentais para a vida económica e que a maioria das trocas comerciais com o exterior, ocorrem por via marítima. Lisboa e Leixões e o, então, futuro porto de Sines surgem como os mais importantes. Avança-se com: a revisão das concessões e do sistema tarifário; o incremento das ligações ferroviárias e rodoferroviárias²⁴; melhoria da oferta diversificada de Lisboa e Leixões e medidas para aumento da competitividade; a melhoria dos portos secundários, incluindo portos das Regiões Autónomas²⁵; a criação de zonas francas no porto de Lisboa.

Há, no programa, o reconhecimento que a política dos transportes marítimos está a ser influenciada pela descolonização em curso. Propõem-se acordos com Angola e Moçambique para que Marinha Mercante nacional proporcione apoio e comércio externo destas regiões, bem como tenha maior participação no comércio externo português. Visa-se um aumento da frota de graneleiros, de porta contentores e de navios especializados. Assume-se o apoio à investigação. Procura-se o desenvolvimento da Escola Náutica e dos centros de estudo e gestão de navios de construção e reparação naval. Assume-se a necessidade de aumentar a capacidade de estaleiros da zona Lisboa / Setúbal. Propõe-se a reestruturação do fundo de financiamento da Marinha Mercante para apoio à construção e aquisição de navios. Obtenção por parte do Estado do capital de algumas empresas fundamentais.

Não é conhecido o programa do IV Governo Provisório²⁶.

Com o programa do V Governo Provisório²⁷, é proposto acelerar a execução das medidas previstas no Programa de Desenvolvimento das Pescas. Evidencia-se que o Governo está ao serviço das grandes massas desprotegidas do povo português (assalariados agrícolas e pequenos e médios agricultores; operários, pescadores e demais trabalhadores).

No programa do VI Governo Provisório²⁸, não surgem referências significativas ao mar e suas atividades.

²⁴ Como inscrito no documento.

²⁵ No documento inscreve-se: “das ilhas”.

²⁶ Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-provisorios/gp04/programa-do-governo/programa-do-iv-governo-provisorio.aspx>. Consultado em 14 de abril de 2016.

²⁷ Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-provisorios/gp05/programa-do-governo/programa-do-v-governo-provisorio.aspx>. Consultado em 14 de abril de 2016.

²⁸ Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-provisorios/gp06/programa-do-governo/programa-do-vi-governo-provisorio.aspx>. Consultado em 14 de abril de 2016.

4.2. O mar nos programas dos Governos Constitucionais

4.2.1. Os programas dos Governos Constitucionais e o mar, antes da adesão à CEE

I Governo Constitucional - (julho76 a janeiro78)

É notória a ênfase dada ao setor das pescas, no programa deste Governo²⁹, e nos seguintes, maior que aos portos e transportes marítimos. Entende-se esta atividade como setor estratégico, elemento de uma política social de alimentação. Também fornece a matéria-prima da indústria conserveira e dá incentivo para os setores da construção e reparação naval. Fixou-se para o setor das pescas um conjunto de objetivos como: incrementar e diversificar as capturas; aumentar a produção e a produtividade das indústrias de conservação e de transformação; aperfeiçoar e desenvolver os circuitos comerciais de distribuição; promover os interesses do país no plano internacional, salvaguardando o acesso da frota Portuguesa aos pesqueiros tradicionais e a novas zonas de pesca; promover a proteção e o aproveitamento racional dos recursos aquáticos; adoção da ZEE das 200 milhas e Mar Territorial³⁰ até às doze milhas náuticas, face aos resultados da III Conferência do Mar; melhorar decisivamente as condições socioprofissionais dos pescadores e dos demais trabalhadores do setor, institucionalizando as carreiras de pesca e abrindo perspectivas concretas quanto à formação profissional.

Quanto aos portos e transportes marítimos depois de uma análise que identifica a desatualização e desajustamento da frota e das estruturas empresariais para as necessidades do País, a par de uma rede portuária mal equipada, deficientemente explorada e sem planeamento integrado, surgem, no programa, objetivos de assumir a recuperação económica e financeira das empresas de transportes marítimos, melhorar a participação dos transportes nacionais nos fluxos de tráfego de importação e exportação, e melhorar a gestão dos principais centros coordenadores de tráfego (portos e aeroportos).

De referir que já se inscreve, no programa, que o Governo tem como objetivo político, a integração europeia,

Para além do aqui referido, quanto às alusões à área do mar plasmadas neste programa de Governo, avançou-se também, no documento, com outras referências, que podem ser consultadas no anexo B.

²⁹Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais/gc01/programa-do-governo/programa-do-i-governo-constitucional.aspx> Consultado em 15 de abril de 2016.

³⁰No documento inscreve-se: águas territoriais.

II Governo Constitucional - (janeiro78 a agosto78)

No programa deste Governo³¹, elabora-se o ponto de situação, em que se reconhece ao setor das pescas importância prioritária para a recuperação da economia portuguesa e propõe-se desenvolvê-lo aceleradamente. Definem-se objetivos globais da política pesqueira nacional, como o aumento progressivo das capturas, até se atingir a cobertura das necessidades nacionais em peixe para consumo público direto, para abastecimento da indústria conserveira e para a fabricação de farinhas de peixe para as rações, reduzindo, assim, a dependência externa em produtos da pesca e, conseqüentemente, as respetivas importações. Também, o fomento das exportações portuguesas de produtos da pesca, em particular de conservas de peixe e óleos de peixe.

Quanto aos transportes marítimos é entendido no documento que no seguimento da descolonização e simultânea crise do comércio marítimo mundial, a adequação a novos mercados dos operadores marítimos tem vindo a processar-se a um ritmo que urge acelerar, pelo que o Governo procurará concretizar rapidamente a reestruturação empresarial da marinha de comércio. Pretende-se tomar decisões relativas à expansão da frota existente, nomeadamente no domínio dos graneleiros, navios porta-contentores e outros cargueiros de pequena tonelagem. No tocante ao sistema portuário, procura-se a melhoria da gestão dos principais centros coordenadores de tráfego pelo aproveitamento mais racional dos recursos existentes. Também se almeja um incremento da competitividade internacional dos principais portos e o desenvolvimento integrado dos portos, enquadrando numa lógica e política de desenvolvimento, o conjunto dos portos nacionais.

Para além do aqui referido, quanto a alusões à área do mar, plasmadas neste programa de Governo, avançou-se também, no documento, com outras referências, que podem ser consultadas no anexo C.

III Governo Constitucional – (agosto78 a novembro78)

Neste programa³² entende-se que o setor das pescas está, há alguns anos, numa crise generalizada, com diminuição progressiva das capturas, um aumento das importações e um constante agravamento de preços. Considera-se o setor das pescas prioritário para a recuperação da economia nacional.

Definem-se depois pressupostos condicionantes e objetivos, em que se consideram como pressupostos essenciais da política a seguir, a absoluta necessidade de garantir o abastecimento público, de manter, e se possível aumentar, o atual volume de trabalho no setor, e de centrar essencialmente o esforço de pesca na ZEE nacional, consolidando as posições portuguesas em

³¹ Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais/gc02/programa-do-governo/programa-do-ii-governo-constitucional.aspx>. Consultado em 16 de abril de 2016.

³² Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais/gc03/programa-do-governo/programa-do-iii-governo-constitucional.aspx>. Consultado em 22 de abril de 2016.

águas nacionais de outros países. Visa-se criar condições que permitam a saída da crise, elaborando um Programa Nacional das Pescas (PNP), introduzindo no setor métodos de planeamento. O PNP considera: a avaliação dos recursos vivos existentes na ZEE; definição das metas de produção, equacionadas em função dos recursos avaliados, do estado da frota nacional e das infraestruturas existentes; a participação do pescado, seus produtos conservados e transformados na dieta alimentar integrada do povo português; a definição do nível da dependência nacional, em pescado, do exterior.

Definem-se objetivos no tocante às pescas e pretende-se: incrementar e diversificar as capturas; aumentar a produção das indústrias de conservação e transformação; reduzir gradualmente a dependência dos mercados externos; dotar o Portugal de uma rede de frio de apoio às pescas; modernizar e racionalizar o setor empresarial, privado, público e cooperativo.

Entende-se no documento que os transportes marítimos, atravessam um período de crise agudizada por problemas laborais mas de raízes estruturais e profundas. São urgentes e indispensáveis, uma análise e uma definição da Marinha Mercante que o país pode e deve ter e da sua estrutura. Relativamente ao sistema portuário, entre outros pontos, procura-se saber as capacidades das infraestruturas existentes e as possibilidades de aumentá-las mediante obras e equipamentos de custos aceitáveis para o efeito; incrementar e racionalizar o uso de cada unidade portuária e do conjunto.

Para além do aqui referido, quanto às alusões à área do mar plasmadas neste programa de Governo, avançou-se também, no documento, com outras referências, que podem ser consultadas no anexo D.

IV Governo Constitucional – (novembro78 a julho79)

Assume-se no programa³³ que a política de conjuntura deve ser concebida e executada em termos de se harmonizar com a estratégia de desenvolvimento e de integração no Mercado Comum Europeu. Assim, neste domínio, pretende-se recorrer predominantemente a práticas seletivas de avaliação e orientação dos investimentos. Por setores, manutenção da alta prioridade da modernização da agricultura e pesca e de expansão das indústrias de exportação.

Quanto ao setor das pescas, alude-se, entre outros pontos: à necessidade de intensificação dos estudos necessários ao conhecimento dos recursos da ZEE; à definição dos protótipos de embarcações a aconselhar para reapetrechamento da frota de pesca; à reestruturação das empresas nacionalizadas de pesca dentro da política global que for definida para o setor público empresarial; à disciplina na primeira venda do pescado: ao saneamento dos circuitos de comercialização e revisão das condições de acesso à lota; à introdução de medidas no setor das

³³ Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais/gc04/programa-do-governo/programa-do-iv-governo-constitucional.aspx>. Consultado em 23 de abril de 2016.

conservas de peixe que permitam a sua sobrevivência e a manutenção dos mercados externos; à definição das medidas de apoio à produção de farinhas e óleos de peixe.

No que diz respeito aos transportes marítimos e portos, reconhece-se a situação, especialmente grave, da Marinha Mercante, pelo que se impõem ações decisivas na sua reestruturação, coordenação das empresas intervenientes e especialização de serviços e participação ativa no comércio internacional. Afirma-se que vão prosseguir os estudos de reapetrechamento da frota e as implementações das ações que levem à sua efetivação.

Também se procuram melhorar as atividades nos principais portos, muito especialmente nos de Lisboa e Leixões, com especial incidência na revisão das condições de exploração, na reestruturação dos esquemas de trabalho, de utilização de equipamentos e de disposição de instalações. Estudos de expansão dos portos de Lisboa e Leixões e incentivo para estudos de definição de âmbito de aproveitamento do porto de Sines, com análise das possibilidades de expansão das instalações e atividades de outros portos do País.

V Governo Constitucional – (julho79 a janeiro80)

Neste programa de Governo³⁴, quanto às atividades relativas ao setor da pesca, objetiva-se o aumento e a diversificação das capacidades de captura e da indústria de transformação dos produtos da pesca pelo que se promovem medidas apropriadas, incluindo iniciativas tendentes a assegurar o acesso a novas zonas marítimas, em cooperação com as respetivas nações costeiras, e o apoio ao desenvolvimento da pesca local nas regiões autónomas dos Açores e da Madeira.

Inscribe-se no programa, o avançar com iniciativas para melhor regulamentação da comercialização e disciplina dos circuitos de distribuição dos produtos a fim de garantir uma justa distribuição dos rendimentos na captura, transformação e comercialização do pescado.

Pretende-se o fomento de projetos e o estabelecimento de medidas que permitam a modernização do equipamento e a adoção de novas tecnologias de exploração e de transformação dos produtos.

Quanto a portos e transportes marítimos, medidas genéricas como, desenvolvimento das ações em curso, ou em estudo, no que concerne aos equipamentos e às infraestruturas de transporte marítimo, portuário e aeroportuário.

VI Governo Constitucional – (janeiro80 a janeiro81)

Entende-se no programa³⁵ que importa adequar progressivamente os esquemas e estruturas de intervenção às práticas análogas da CEE, de modo a que o sistema produtivo nacional possa

³⁴ Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais/gc05/programa-do-governo/programa-do-governo-constitucional-5.aspx>. Consultado em 24 de abril de 2016.

³⁵ Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais/gc06/programa-do-governo/programa-do-vi-governo-constitucional.aspx>. Consultado em 26 de abril de 2016.

sobreviver e ser eficaz após a integração e a que se aproveitem totalmente as consequências positivas da aproximação às comunidades europeias.

No setor das pescas visa-se prioritariamente, entre outros pontos; apoiar as empresas armadoras na conservação dos pesqueiros tradicionais fora das águas jurisdicionais de pesca portuguesas e tentar ampliar as zonas de pesca através da negociação de novos acordos com outros países; fomentar o redimensionamento das frotas de pesca longínqua, atualmente com efetivos exagerados, parcialmente obsoletos e subaproveitados, reconvertendo as unidades sobranes se as suas características o permitirem; Incrementar o esforço de reconhecimento das potencialidades da ZEE; garantir uma fiscalização segura das águas jurisdicionais de pesca; harmonizar a necessidade de melhorar as tecnologias das capturas com defesa dos recursos do mar; desenvolver as tecnologias de conservação e transformação do pescado e melhorar as condições da primeira venda; incrementar a indústria nacional de farinha e óleos de peixe com base nas capturas de espécies não destinadas ao consumo direto; promover a contribuição crescente dos estaleiros nacionais na modernização da frota de pesca.

Como noutros programas de Governo, também neste programa se afirma que a diplomacia portuguesa, dará especial atenção à área do direito do mar.

VII Governo Constitucional – (janeiro81 a setembro81)

Identificam neste programa³⁶ de Governo um conjunto de dificuldades no setor das pescas, que leva a um baixo ritmo de crescimento, como a exaustão dos pesqueiros tradicionais, o agravamento dos custos de produção, a crescente dificuldade, por parte de outros países, da exploração de recursos nas suas águas nacionais, a diminuição dos níveis de produtividade, distorções laborais, etc.. Dado que se trata de um setor essencial para o abastecimento das populações e o fornecimento de matérias-primas às indústrias de conservas, farinação e óleos, considerando a futura adesão de Portugal à CEE³⁷, avança-se com os objetivos de aumentar a produção de pescado, de modo a satisfazer a crescente procura do mercado interno (consumo direto e industrialização); desenvolver a produção de farinhas e óleos, mediante o aproveitamento de outras espécies não utilizáveis no consumo humano; controlar a subida de preços; contribuir para a melhoria da balança de pagamentos. Estabelecem-se, para essa atuação, linhas de política como, entre outras: desenvolver a investigação aplicada e, prospeção de pesqueiros em especial na ZEE; estabelecer acordos de pesca com outros países; apoiar a reconversão da atual frota de pesca; intensificar a fiscalização e defesa na ZEE, tendo em vista a conservação e a gestão dos recursos; restar apoio direto à produção, adotando esquemas idênticos aos da CEE em matéria de organização comum de mercados, no que respeita, designadamente, ao abastecimento, preços e normas de comercialização; intensificar as

³⁶ Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais/gc07/programa-do-governo/programa-do-vii-governo-constitucional.aspx>. Consultado em 26 de abril de 2016.

³⁷ O programa inscreve: “Comunidades Europeias”.

atividades a exercer pela Escola de Pesca, e criar cursos para gestores e pessoal administrativo do setor; melhorar progressivamente as condições da primeira venda; e apoiar o desenvolvimento da indústria transformadora.

Considera-se também importante que se mantenham e desenvolvam as capacidades das empresas portuguesas de transportes exteriores marítimos e aéreos.

VIII Governo Constitucional – (setembro81 a junho83)

No programa³⁸ pode ser observado que se mantêm essencialmente as aspirações já patenteadas no programa do VII Governo Constitucional, além de outras como: desenvolver a aquacultura; ter em conta as definições dos interesses específicos feitos pelos órgãos próprios das regiões autónomas no tocante às negociações internacionais que lhes digam respeito, nomeadamente quanto a bases militares e suas contrapartidas, acordos de pesca e adesão de Portugal à CEE.

Nos setores de destino de investimento prioritário surgem a pesca e a piscicultura.

Quanto ao planeamento das infraestruturas para o transporte de mercadorias afirma-se que será desenvolvido em termos globais, em função das localizações dos centros de produção e de consumo e do rendimento energético, bem como das ligações intermodais, interessando os portos e a penetração intraeuropeia.

IX Governo Constitucional – (junho83 a novembro85)

Inscribe-se no programa³⁹ deste Governo que se pretende avançar com uma nova conceção dos problemas do mar.

Quanto ao setor das pescas, as principais orientações inscritas passam por: aumentar e valorizar a produção, orientando-a para a captura de *stocks* disponíveis na ZEE, tendo em vista a sua mais intensa ocupação, e para outras onde existem acordos negociais ou em vias de negociação; aumentar a exportação dos produtos da pesca, numa perspetiva de reforço da balança comercial do setor e de contribuição para um maior equilíbrio da balança de pagamentos; organizar e disciplinar o mercado do pescado (nacional e importado); operar as adaptações estruturais e organizacionais requeridas pela integração nas comunidades europeias.

No campo da Marinha Mercante, como principais orientações, temos: correção progressiva do elevado envelhecimento e dos inerentes atrasos tecnológico e desadaptação aos tipos de tráfego prevalentes na frota mercante; travagem do processo de continuada degradação em geral do setor, redimensionamento de algumas das unidades existentes e promovendo o seu saneamento financeiro, em ordem a obtenção de rácios mínimos de equilíbrio; fixação, como

³⁸ Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais/gc08/programa-do-governo/programa-do-viii-governo-constitucional.aspx>. Consultado em 26 de abril de 2016.

³⁹ Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais/gc09/programa-do-governo/programa-do-ix-governo-constitucional.aspx>. Consultado em 26 de abril de 2016.

objetivo de médio prazo, de uma participação de 40% da frota nacional no mercado dos fretes marítimos portugueses, após travagem e recuperação da tendência decrescente dessa participação (10% a 15%); consequente redução gradual da dependência do afretamento de embarcações estrangeiras; adoção de uma política de equilíbrio que não privilegie nem penalize os agentes em função do carácter público ou privado dos mesmos; estabelecimento de esquemas de articulação com diferentes setores, outros meios de transporte, construção naval e comércio externo, designadamente, em ordem à prossecução de uma gestão suficientemente integrada.

Para além do aqui referido, quanto às alusões à área do mar plasmadas neste programa de Governo, avançou-se também, no documento, com outras referências, que podem ser consultadas no anexo E.

4.2.2. Os programas dos Governos Constitucionais e o mar, após a adesão à Comunidade Europeia

X Governo Constitucional – (novembro85 a agosto87)

Entende-se no programa⁴⁰ que a balança comercial dos produtos das pescas, que era sistematicamente positiva antes de 1970, era agora deficitária, não chegando as exportações – 71% constituídas por conservas de peixe – para suportar as importações. Quanto às pescas são um setor estagnado e desorganizado, com necessidade de profundas reformas, visando o aproveitamento das vantagens da adesão de Portugal à CEE.

Surgem orientações principais para as pescas em diversas áreas, como: na área dos recursos piscatórios, onde por exemplo se deve procurar o conhecimento real dos recursos existentes para uma correta exploração dos mesmos; na área legislativa, onde se procura um conjunto coerente e atualizado de legislação/regulamentação tendo em conta as necessidades de gestão de recursos; na área das estruturas produtivas, em que se torna se imperioso orientar e incentivar a atualização da frota, adequando-a às necessidades das zonas de pesca portuguesas (definir o perfil da frota, orientada relativamente aos recursos disponíveis); na área de organização do mercado, dedicada particular atenção à sua estruturação; na área social e de formação profissional, medidas para colmatar a falta de preparação dos profissionais de pesca; na área das relações internacionais, dada especial ênfase à integração na política de pescas da Comunidade Europeia com salvaguarda dos interesses nacionais.

Entende-se no documento que os portos de comércio internacional são considerados de importância relevante no processo de integração na CEE, pelo que é de dar prioridade a todas as medidas que promovam a sua competitividade internacional, aumentando a sua produtividade com a introdução de alterações na sua gestão e na legislação do transporte terrestre. Incrementar

⁴⁰ Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais/gc10/programa-do-governo/programa-do-x-governo-constitucional.aspx>. Consultado em 27 de abril de 2016.

relações de complementaridade entre os portos do norte, centro e sul, integrando-os nos planos regionais no que se refere ao seu desenvolvimento e interligação com os modos de transporte terrestre. No que respeita aos transportes marítimos, dinamização e apoio da expansão e renovação da frota da marinha de comércio, em articulação com a adoção de mecanismos mais eficazes para melhor utilização do armamento nacional, designadamente no transporte de produtos essenciais. Enquadrada no direito comercial marítimo, aborda-se no programa que será revista a legislação da marinha de comércio, quanto às regras de acesso, ao exercício da atividade do transporte marítimo, ao apoio à utilização de meios nacionais, à aquisição de navios e a outros importantes domínios.

Assume-se também o estímulo à criação de uma faculdade de ciências do mar que permita desenvolver o ensino, a investigação e o apoio nos domínios das ciências marítimas.

Para além do aqui referido, quanto às alusões à área do mar plasmadas neste programa de Governo, avançou-se também, no documento, com outras referências, que podem ser consultadas no anexo F.

XI Governo Constitucional – (agosto87 a outubro91)

No programa⁴¹ aborda-se a importância socioeconómica do setor das pescas. Entende-se que é necessário aproveitar eficazmente os recursos piscatórios da ZEE e dos pesqueiros externos disponíveis, vencendo atrasos estruturais, onde a vocação e potencialidades dos pescadores têm de ser completadas com meios de renovação das estruturas produtivas. Surge um conjunto de orientações e objetivos, entre os quais: na área dos recursos, pesquisa dos mananciais pesqueiros existentes com vista ao correto ordenamento e aproveitamento dos mesmos; reorientação do esforço de pesca situado próximo da costa ou em águas interiores, quando nocivo, canalizando-o para águas mais profundas, visando a captura das espécies menos exploradas; quanto à área legislativa, continuação da atualização da legislação e regulamentação acerca da atividade da pesca e da aquacultura⁴², face à gestão dos recursos e à coerência e harmonização com os princípios e normas comunitárias; na área da frota, apoiar e incentivar a reestruturação e renovação, procurando substituir as unidades mais antigas e inadequadas visando uma exploração eficiente e racional dos recursos; procura-se ainda melhorar a conservação e acondicionamento do pescado numa perspetiva do aumento de qualidade e valor; melhorar as condições de trabalho e segurança a bordo.

Na área da indústria transformadora, aumentar a incorporação do valor acrescentado em produtos de pesca e dar satisfação a necessidade crescente de consumo destes produtos.

⁴¹Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais/gc11/programa-do-governo/programa-do-xi-governo-constitucional.aspx>. Consultado em 27 de abril de 2016.

⁴² Entende-se neste programa de governo que a costa portuguesa dispõe de condições favoráveis para a instalação de aquacultura, assumindo-se que é uma atividade que urge estimular e incrementar.

Na área das relações internacionais é dada especial ênfase à integração na política de pescas da CEE com salvaguarda dos interesses nacionais. Reforço das relações com os países de expressão portuguesa, com vista à obtenção de recursos piscatórios externos.

Quanto aos transportes marítimos indica-se que se prossegue na atualização do quadro legal das respetivas atividades, tendo em conta os imperativos resultantes do processo de integração europeia. Inscreve-se no programa que deve ser estudada a aplicação de novos incentivos à exploração e modernização das frotas, tal como à eficácia das operações portuárias. De referir ainda a procura de uma melhor articulação entre a indústria do setor naval e os armadores públicos e privados.

Afirma-se neste programa que será desenvolvido o papel da Escola Náutica, em articulação com organismos ligados às ciências do mar. Procura-se a expansão do acesso ao ensino superior, envolvendo entre outras, a Universidade Aberta e o Instituto das Ciências do Mar.

Para além do aqui referido, quanto às alusões à área do mar plasmadas neste programa de Governo, avançou-se também, no documento, com outras referências, que podem ser consultadas no anexo G.

XII Governo Constitucional – (outubro91 a outubro95)

É assumido no programa⁴³, que Sistema de Autoridade Marítima (SAM)⁴⁴ é um elemento fundamental da afirmação da soberania nacional nas costas e nas águas sob jurisdição nacional, e que vai ser objeto de aperfeiçoamento e modernização.

Regista-se no programa de Governo que, no incentivo e apoio ao redimensionamento e modernização da frota de pesca, se vai privilegiar a constituição de sociedades mistas entre armadores portugueses e agentes económicos de países terceiros, que são carentes de capital e de tecnologia, mas paralelamente dotados de recursos de pesca rentáveis, que possam permitir assegurar a continuidade das operações das embarcações de pesca, em particular daquelas que se debatem com escassez de pesqueiros. Política de rigor na gestão e conservação dos recursos pesqueiros, e esforço da modernização, especialmente no que se refere aos portos de pesca e lotas.

Certamente entendendo o impacto social na atividade que as recentes medidas de adaptação estavam a ter, plasma-se no documento a necessidade de valorização profissional e dignificação social, e medidas de acompanhamento social que permitam atenuar as incidências negativas que possam decorrer do processo de ajustamento das capacidades produtivas da frota ao volume dos recursos exploráveis.

Na área da aquacultura, inscreve-se que será dado um amplo apoio à sua expansão, tanto em terra, como em *offshore*.

⁴³Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais/gc12/programa-do-governo/programa-do-xii-governo-constitucional.aspx>. Consultado em 27 de abril de 2016.

Quando à indústria transformadora dos produtos da pesca, refere-se que será dada atenção e incentivo à modernização da indústria conserveira tendo em conta o peso que assume na exportação de produtos da pesca e a valorização que esta incorpora em matéria-prima de origem nacional.

No âmbito da investigação, pretende-se privilegiar a sua componente aplicada procurando informação científica para uma política de exploração racional dos recursos.

No respeitante aos transportes marítimos e navegação, o programa aborda aspetos de modernização e desenvolvimento da marinha de comércio, bem como promoção da regulamentação e a aplicação das normas jurídicas destinadas a reforçar a eficácia da sua intervenção no âmbito da segurança da navegação da salvaguarda da vida humana no mar e da prevenção da poluição pelos navios.

Entende-se que os portos devem ser um ponto de passagem rápido e económico de cargas e cada vez menos, um ponto de armazenagem longa e dispendiosa dessas mesmas cargas. Isto para que sejam mais concorrenciais no mercado externo e de modo a que os produtos importados cheguem a preços mais baixos ao consumidor final. Refere-se também no documento a modernização das infraestruturas portuárias, sobretudo as que têm a ver com melhor acessibilidade física e com as ligações às redes rododiferroviárias. Também se promoverá a participação dos agentes privados na gestão portuária, em particular no domínio de gestão do pessoal e dos recursos operacionais. Por último, também se inscreve que será flexibilizada a regulamentação do serviço de pilotagem, para permitir que cada porto possa escolher as soluções que melhor se lhe adequem.

Para além do aqui referido, quanto às alusões à área do mar plasmadas neste programa de Governo, avançou-se também, no documento, com outras referências, que podem ser consultadas no anexo H.

XIII Governo Constitucional – (outubro95 a outubro99)

O programa deste Governo Constitucional⁴⁵ aborda a situação negativa do setor das pescas. Entende-se que para tal também ajudou uma pesca excessiva e desregulada, com o adiar de decisões e o aumentar dos problemas que resultam da degradação de um número relevante de espécies de interesse comercial e ainda do facto de ter sido fortemente reduzido o acesso aos pesqueiros externos tradicionais. Avança-se com cinco vetores de estratégia para atuação política, a saber: recursos humanos; recursos da pesca e da aquacultura, frota, indústria e comercialização, administração, tudo com vista à sustentabilidade da atividade pesqueira e para os quais são definidas linhas de orientação estratégica. Quanto a algumas medidas para as

⁴⁴ O decreto-lei 49/93 manteve o SAM na Marinha, até entrar em vigor o respetivo diploma regulamentar.

⁴⁵ Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais/gc13/programa-do-governo/programa-do-xiii-governo-constitucional.aspx>. Consultado em 28 de abril de 2016.

concretizar, por exemplo: nos recursos humanos, optar pelo desenvolvimento de um sistema de informação aberto e transparente, pelo aperfeiçoamento de mecanismos de consulta e na diversificação das ações de formação; para os recursos pesqueiros e aquacultura, efetiva regulação do esforço de pesca e racionalização do regime de exploração e ordenamento da atividade; apoio e assistência técnica aos aquicultores e promoção de projetos-piloto nas zonas costeiras; no âmbito da frota, efetivo ajustamento do esforço de pesca às potencialidades de exploração existentes em cada momento, pela condição em que se encontrem os recursos; para a indústria e comercialização, procurar diversificar a produção industrial e apoiar as organizações de produtores e outras formas associativas; na administração, fazer um reajustamento dos serviços centrais e das estruturas regionais/locais, procurando aproximar a administração e a investigação do setor, bem como a definição do conceito de autoridade de pesca, distinguindo-a da autoridade marítima.

Na vertente do transporte marítimo apontam-se como objetivos: modernização do equipamento; cumprimento e aplicação efetiva dos instrumentos de segurança marítima; aumento da produtividade dos portos e do transporte marítimo. Como medidas para se atingirem os objetivos, temos por exemplo: atualização do sistema de incentivos para efetiva modernização da frota nacional; reformulação global da regulamentação aplicável, visando a facilitação das condições para o exercício da atividade; reorganização das administrações portuárias, buscando em simultâneo uma real autonomia para a gestão, numa ótica de mercado, uniformização de práticas e critérios de operação; reforma legislativa sobre a operação portuária, incentivando o envolvimento crescente do setor privado na gestão comercial das operações.

Intensificação da cooperação com os departamentos e entidades ligados ao conhecimento do mar, à cartografia marítima, entre outros.

Para além do aqui referido, quanto às alusões à área do mar plasmadas neste programa de Governo, avançou-se também, no documento, com outras referências, que podem ser consultadas no anexo K.

XIV Governo Constitucional – (outubro99 a abril02)

Quanto ao setor das pescas, o programa deste Governo⁴⁶, prevê, entre outros pontos: tornar mais forte e competitivo o tecido económico dos três subsectores básicos: (pesca, aquicultura e indústria transformadora); manutenção da exploração sustentada dos recursos relacionados com a pesca, bem como o desenvolvimento de fontes alternativas de abastecimento do pescado; promoção do conhecimento, capacidade profissional e empresarial dos profissionais deste setor bem como das suas organizações; valorização do potencial científico deste setor, com atividades

⁴⁶Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais/gc14/programa-do-governo/programa-do-xiv-governo-constitucional.aspx>. Consultado em 28 de abril de 2016.

de Investigação e Desenvolvimento (I&D), que levem a um maior envolvimento da investigação no nosso tecido produtivo. Criar novos programas estruturantes de Investigação Científica e Tecnológica, tal como o Programa Dinamizador das Ciências e Tecnologias do Mar.

No que concerne aos portos e transportes marítimos, entre outros pontos, está inscrito no programa que se pretende: orientar o desenvolvimento dos transportes para a internacionalização da economia, tendo prioridade os portos de Sines e Leixões e o sistema portuário Lisboa/Setúbal/Sines; combate à ultra-perifricidade quanto às taxas nos portos comerciais de Lisboa e Leixões para as mercadorias com destino ou provenientes dos Açores e da Madeira; participação de empresas portuguesas em consórcios europeus que procurem explorar o transporte rodo-marítimo, no contexto europeu do transporte marítimo de curta distância.

4.3. Os programas dos Governos Constitucionais e o mar, no novo milénio

XV Governo Constitucional – (abril02 a julho04)

No programa deste Governo⁴⁷ defende-se que o setor das pescas tem sido dos setores mais penalizados na economia portuguesa. Afirma-se que a definição estratégica da política de pescas é efetuada ao nível da União Europeia⁴⁸, mas o Governo pretende ter intervenção, procurando permitir a criação das condições necessárias à concorrência internacional da indústria pesqueira. É referido no documento que se assiste à escassez progressiva dos recursos piscatórios o que tem provocado uma acentuada redução das capturas, com efeitos na diminuição significativa do rendimento dos operadores. Propõe-se para evitar esta situação, no âmbito da PCP, defesa do carácter duradouro da atividade da pesca, assegurando a estabilidade e sustentabilidade da sua exploração, bem como os apoios previstos para a renovação e reestruturação da frota de pesca e a exclusividade de acesso das embarcações nacionais ao MT. Afirma-se que se pretende assegurar a manutenção e o eventual reforço das possibilidades de pesca da frota nacional que opera em pesqueiros externos.

No âmbito produtivo, emergem medidas como: reforço dos fatores da competitividade da indústria transformadora do pescado; modernização da frota, com redução dos custos, melhoria das condições de habitabilidade e de conservação e estiva do pescado; desenvolvimento da aquicultura.

Como medidas para a área institucional avança-se com: a articulação da investigação científica com os interesses dos pescadores e armadores, a par da preservação dos recursos piscatórios; valorização dos recursos humanos ligados ao setor, pela formação profissional

⁴⁷Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais/gc15/programa-do-governo/programa-do-xv-governo-constitucional.aspx>. Consultado em 28 de abril de 2016.

⁴⁸ Através da Política Comum de Pescas.

adequada; a reorganização e unificação dos institutos e empresas dependentes do Estado que intervêm no setor; a criação de um único interlocutor que concorra para a resolução dos problemas.

Este programa de Governo, quanto aos portos, inscreve: reformulação do modelo orgânico de gestão, bem como o reequipamento e modernização das principais infraestruturas portuárias, para as tornar mais competitivas; política de apoio à internacionalização e à modernização das empresas de navegação nacionais, com um ambiente favorável à integração de armadores portugueses noutros mercados, como os países de língua portuguesa; definição e consolidação de uma política de concessões dos terminais portuários que crie receitas acrescidas, potenciando a utilização dos portos; construção/modernização das infraestruturas rododiferroviárias de acesso aos portos de mar, dando prioridade às acessibilidades do porto de Sines;

XVI Governo Constitucional – (julho04 a março05)

O programa⁴⁹ mostra que se aposta numa visão integrada e multidisciplinar do potencial estratégico representado pela condição marítima e oceânica de Portugal. Inscreve-se a importância da cooperação e coordenação entre vários departamentos governamentais, e prevê-se a nomeação de um Secretário de Estado dos Assuntos do Mar, na dependência do Ministro de Estado e sem intromissão orgânica na esfera da Defesa Nacional.

As prioridades estabelecidas no programa, no âmbito dos assuntos do mar passam, a título de exemplo, por: apreciação do relatório e conclusões apresentadas pela Comissão Estratégica dos Oceanos; reforço da discussão pública e do debate político sobre as grandes questões oceânicas e marítimas; articulação das políticas do mar; revitalização das capacidades industriais no setor da construção naval, articulando com uma política de estaleiros dando especial atenção para os ENVC; criação da zona contígua; reforço do regime legal dos ilícitos de poluição marítima e a densificação, na legislação portuguesa, dos crimes ecológicos no mar; investigação científica, tecnológica e da formação nas áreas relativas ao oceano; apoiar a constituição do *dossier* português para a extensão da plataforma continental.

O documento prevê para a vertente das pescas; tornar o setor pesqueiro sustentável, no quadro da PCP, com uma política de modernização estrutural, ao nível da produção, da indústria transformadora dos produtos da pesca e da aquicultura. Promover também, entre outros pontos: a modernização das estruturas produtivas, dos portos de pesca; a preservação ambiental, gestão de recursos e a dinamização integrada das comunidades piscatórias; melhoria das estruturas de apoio à investigação, com destaque para os navios de investigação.

Quanto aos portos, o programa deste Governo aposta numa conceção economicamente competitiva institucionalmente coordenada e efetivamente descentralizadora do modelo de

⁴⁹Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais/gc16/programa-do-governo/programa-do-xvi-governo-constitucional.aspx>. Consultado em 30 de abril de 2016.

administração portuária. Assim, pretende-se, por exemplo: reestruturação do modelo de gestão dos portos, através de eventual *holding*, para obter economias de escala, e redução de custos com aumento da competitividade das estruturas portuárias; investimento na modernização das principais infraestruturas portuárias; prossecução de uma política de desenvolvimento empresarial da gestão portuária, através do alargamento de concessões de serviço público das atividades portuárias, incentivando o investimento privado; desenvolvimento das autoestradas marítimas do Atlântico bem como no transporte marítimo de curta distância; aposta nas infraestruturas rodoferroviárias de acesso aos portos, sendo estas necessárias ao estabelecimento da intermodalidade (prioridade à acessibilidade ao Porto de Sines).

Para além do aqui referido, quanto às alusões à área do mar plasmadas neste programa de Governo, avançou-se também, no documento, com outras referências, que podem ser consultadas no anexo I.

XVII Governo Constitucional – (março05 a outubro09)

No documento⁵⁰, afirma-se que os Oceanos são elementos essenciais da identidade nacional, não devendo ser encarados numa visão estática e passadista. Propõem-se, neste programa de Governo, por exemplo, as seguintes ações: iniciativas tendentes ao alargamento da PC; promoção da coordenação, a nível do Governo, de todas as áreas que respeitem ao mar com tutelas diferentes; criação de um fórum permanente das atividades ligadas ao mar, envolvendo a participação de entidades públicas e privadas; aumentar a oferta de portos de recreio; redinamizar a marinha de comércio e defesa do armamento nacional a nível comunitário, em especial da cabotagem marítima; redinamizar a indústria de construção e de reparação naval; integrar a zona ribeirinha nos objetivos ambientais na gestão da zona costeira.

No programa deste Governo que no respeitante à pesca e preservação de recursos, entre outros pontos, avança-se com: necessidade de assegurar a sustentabilidade na exploração dos recursos, por forma a garantir uma pesca biologicamente sustentável e economicamente rentável; reforço e dinamização da investigação científica no âmbito da pesca e do mar; valorização da capacidade científica do setor e da sua especificidade; definição de áreas marinhas protegidas; fortalecimento da pequena pesca costeira; aposta na aquicultura; defesa na UE, nas negociações em torno das perspetivas financeiras para 2007 – 2013, em especial do novo Fundo Europeu para as Pescas.

Para o sistema marítimo-portuário, inscreve-se no programa que o principal objetivo passa por otimizar as infraestruturas existentes e promoção da competitividade dos portos. Avançam-se medidas, como: melhoria dos acessos rodoferroviários às principais instalações marítimo-portuárias, em especial em Viana do Castelo, Aveiro, Lisboa-Alcântara e Sines; regulação do

sistema de concessões de instalações portuárias, bem como do ordenamento jurídico do trabalho portuário; desburocratizar o despacho dos navios criando um portal que integre as alfândegas, a autoridade marítima, as autoridades portuárias, os operadores privados, a autoridade responsável pelo sistema *International Ship and Port Facility Security* (ISPS) de controlo dos navios e demais entidades com responsabilidades nos portos; reestruturação institucional e empresarial para racionalizar custos e reforçar a competitividade dos portos nacionais no espaço ibérico e internacional; aprovar um plano nacional de ordenamento logístico, de especial incidência nas áreas metropolitanas, bem como definir as duas grandes plataformas logísticas, em Lisboa e no Porto.

Quanto ao litoral, regista-se a necessidade de desenvolver uma política integrada e coordenada para as zonas costeiras, em articulação com a política para o mar, Quanto à disciplina de ocupação do litoral, a aprovação do último dos Planos de Ordenamento da Orla Costeira (Vilamoura - Vila Real de Santo António) a par do retomar da execução programada dos Planos de Ordenamento da Orla Costeira já aprovados.

Apoio da iniciativa tomada em Março de 2005 pela presidência da CE, para pôr em discussão pública o lançamento de uma “política europeia dos oceanos e dos mares”.

Para além do aqui referido, quanto às alusões à área do mar plasmadas neste programa de Governo, avançou-se também, no documento, com outras referências, que podem ser consultadas no anexo J.

XVIII Governo Constitucional – (outubro09 a junho11)

O programa⁵⁰ aponta que para área das pescas, aquacultura e indústria de pescado, deve ser dada atenção, a título de exemplo: à sustentabilidade dos recursos e das atividades de pesca, bem como às questões sociais, laborais e ambientais; concretizar o programa “Pesca Local”, apoio da frota pesqueira; reconfiguração e consolidação da indústria de transformação do pescado; criação de um “cluster de aquacultura”, *inshore* e *offshore*, de águas salgadas e doces; redução da diferença entre os preços na produção e no consumo final. Apoiar o desenvolvimento de novos polos e *clusters*, e criar um polo de competitividade das Indústrias do mar, visando afirmar a aquacultura como um setor exportador líder. Também se refere a criação de marcas distintivas e certificações de qualidade que valorizem e diferenciem os produtos portugueses e a ligação entre Portugal e o mar.

Para o setor marítimo, portuário e logístico pretende-se, entre outros pontos, com base no documento em análise: afirmar os portos nacionais como porta atlântica da Europa, incrementar o transporte marítimo, incrementar a carga movimentada em 50%; gerar e internacionalizar a

⁵⁰Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais/gc17/programa-do-governo/programa-do-xvii-governo-constitucional.aspx>. Consultado em 30 de abril de 2016.

⁵¹Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais/gc18/programa-do-governo/programa-do-governo-constitucional-18.aspx>. Consultado em 1 de maio de 2016.

marca “Portos de Portugal”; reforçar a integração dos portos com as cidades e populações; promover a responsabilidade social e ambiental dos portos; promover os transportes marítimos de curta distância e as “Autoestradas do Mar”, em alternativa ao transporte rodoviário; modernizar o modelo de governação e reforçar a segurança e: potenciar a atividade reguladora do IPTM; garantir a articulação dos portos de Lisboa e Setúbal; aprovar e operacionalizar a Lei dos Portos e a Lei da Navegação Comercial Marítima.

O documento também aborda a construção e reparação navais, referindo a execução de um programa de estímulo à modernização, reconversão e criação de estaleiros, face às novas necessidades do mar e das suas atividades e o incentivo à especialização e consolidação dos estaleiros portugueses e o apoiar a internacionalização da indústria de reparação naval.

Quanto ao âmbito do “Portugal Logístico”, este programa de Governo Constitucional visa, entre outros: criar a Janela Única Logística (JUL), na lógica de modernização e simplificação de procedimentos da Janela Única Portuária (JUP), reduzindo barreiras existentes entre os portos e os seus *stakeholders*; fomentar o crescimento das autoestradas do mar e do transporte marítimo de curta distância.

Dinamizar a execução da ENM e desenvolver iniciativas de sensibilização sobre o mar, com atenção para os jovens, procurando fomentar a identidade marítima dos portugueses.

Quanto ao litoral, o documento avança com a necessidade de executar a Estratégia para a Gestão Integrada das Zonas Costeiras (ENGIZC) destacando a gestão de riscos, requalificação das praias, articulação com a Estratégia do Mar, tal como o desenvolvimento de modelo de governação com vista à gestão integrada e participada da zona costeira, num quadro institucional de múltiplas tutelas e jurisdições. O programa tem inscrita a prioridade para o projeto de extensão da PC e reforço e aceleração o ordenamento do espaço marítimo. Desenvolvimento de um programa nacional de aproveitamento do espaço marítimo, que promova a exploração científica e económica do mar, solo e subsolo marítimos. Promover também a investigação científica e tecnológica na área do mar. No respeitante à energia e biotecnologia, por exemplo: definir áreas do espaço marítimo com potencial de exploração energética e biotecnológica; desenvolvimento de *clusters* industriais de biotecnologia marinha e produção de biomassa; exploração de recursos energéticos renováveis (energia das ondas e eólica marítima). Reforço da imagem internacional, como líder em questões de biodiversidade marinha, através do alargamento da rede de áreas marinhas protegidas, quer na costa, quer no alto mar.

Para além do aqui referido, quanto às alusões à área do mar plasmadas neste programa de Governo, avançou-se também, no documento, com outras referências, que podem ser consultadas no anexo L.

XIX Governo Constitucional – (junho11 a outubro15)

No seu programa⁵², este Governo Constitucional entende o mar como um vetor essencial do desenvolvimento nacional, contribuindo para o repensar do conceito estratégico de Portugal. Entre outros pontos, propõe-se: reconhecer o carácter estratégico e a prioridade das questões relacionadas com o mar, em especial no que diz respeito à extensão da PC; incentivar a produção de pensamento estratégico sobre o mar; elaborar planos de alimentação, englobando os planos e medidas para as componentes com um papel de estruturação, inovação e alimentação das condições futuras de desenvolvimento sistemático do *hypercluster*; incentivar o desenvolvimento das pescas, aquicultura, de modo sustentável e a indústria do pescado; promover a atuação empresarial conjunta; fomentar a criação de centros de mar ao longo da costa; a divulgar a cultura marítima; atuar nos setores relativos à energia, minerais e biotecnologia; incentivar a construção e reparações navais; ação no domínio das obras marítimas, promover a investigação científica, inovação e desenvolvimento, bem como ter ação quanto ao ensino e formação das atividades do mar, nas regiões do País que apresentam mais vocação marítima. Fomentar a interoperabilidade entre os múltiplos setores associados às atividades marítimas

No setor das pescas, aposta-se numa mudança cultural para dar competitividade mundial ao setor. Assim acompanha-se a PCP defendendo o interesse nacional nas negociações junto da CE e de países em que existem acordos bilaterais de modo a promover planos de pesca adequados. Também, acelerar a execução do programa comunitário de investimento na pesca.

No campo dos portos, aeroportos e logística: o documento prevê, entre outros pontos: melhoria do modelo de governação do sistema portuário; integração efetiva dos portos no sistema global de logística e transportes; intensificar a modernização tecnológica dos instrumentos de gestão portuária; avaliar e renegociar, se necessário, contratos de concessão, procurando a redução do custo da movimentação das cargas, exportação e importação; reforço da captação dos fluxos turísticos internacionais, promovendo a existência de terminais de cruzeiro; rever e modernizar o quadro jurídico que rege o trabalho portuário, de modo a ser mais flexível e coerente com as disposições do Código do Trabalho.

Referência anda, no documento para a promoção do ordenamento, da proteção e da valorização do litoral e do espaço marítimo. Ainda nesse sentido, de reforçar a atratividade da atividade turística, também pela articulação de políticas com o ordenamento do espaço, o ambiente, os transportes, a saúde, o mar e a cultura.

⁵²Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais/gc19/programa-governo/programa-governo.aspx>. Consultado em 1 de maio de 2016.

XX Governo Constitucional – (outubro15 a novembro15)

Regista-se neste programa de Governo⁵³ que é necessário afirmar a liderança na política do mar e no desenvolvimento da economia azul. Essencial uma visão para a política do mar e dos oceanos e uma perspetiva multidisciplinar. Portugal é um grande país marítimo e deve interiorizar essa identidade, visando liderar a nível global, na discussão e na ação sobre o mar. Este é um elemento central na definição da identidade nacional e pode fornecer um contributo relevante para o desenvolvimento económico. Pretende-se promover o aumento da cobertura das importações dos produtos da pesca para 75% em 2020 e promover até 2020 um investimento produtivo no setor das pescas, transformação do pescado e aquicultura no valor de 1000 milhões de euros, isto suportado pelo Programa Operacional Mar2020. Procura-se também intensificar a estratégia de internacionalização da fileira da indústria transformadora e conserveira de pescado, e fomentar a captação de investimento direto estrangeiro para as áreas da economia azul.

O documento avança com vários pontos, quanto ao uso sustentável dos recursos e da promoção do investimento assente no conhecimento. A título de exemplo: gestão eficaz e sustentável das espécies piscícolas capturadas, envolvendo quer a comunidade científica quer os agentes do setor; incrementar a transparência e a simplificação em processos associados à produção de pescado, na aquicultura; desenvolver a plataforma informática necessária à articulação de todos os procedimentos face ao ordenamento e gestão do espaço marítimo; programa nacional de avaliação sistemática dos recursos naturais marinhos.

Entende-se, analisando o teor do documento, a importância de aprofundar a competitividade dos portos e a capacidade logística nacional através de algumas medidas, como: definir e afirmar o conceito de Portugal como o *Hub* Logístico Atlântico pela publicitação da plataforma de *transshipment*, bem como do conceito Porto + Ferrovia + Rodovia + Plataforma; avançar com condições para que os principais terminais portuários enveredem para um funcionamento 24h por dia / 7 dias por semana, e com tarifas “flat”; *benchmarking* público dos custos portuários por concessão (nomeadamente das taxas cobradas aos utilizadores); modernizar e simplificar o tarifário cobrado aos navios, procedendo ainda à consolidação das diversas taxas das entidades públicas numa taxa única; melhorar as acessibilidades marítimas e ferroviárias aos portos; abrir faseadamente a atividade de pilotagem à iniciativa privada; propor a criação de uma plataforma portuária da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP) para reforço da posição geoestratégica portuguesa no Mundo, a ser constituída através de um terminal ou Administração Portuária de cada Estado membro; reforçar o papel da Associação de Portos de Portugal; facilitar e harmonizar procedimentos em termos portuários e aduaneiros, bem como simplificar os tarifários comuns; desenvolvimento dos terminais de cruzeiros.

⁵³Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais/gc20/prog-gc20/prog-gc-20/prog-gc-20.aspx>. Consultado em 1 de maio de 2016.

No programa deste Governo também se aposta na execução da ENM, em áreas como a valorização da pesca, promoção da aquacultura, e liderança na biotecnologia azul ou das energias renováveis oceânicas. A apostar também na investigação; e na conclusão do projeto de extensão da PC. No contexto do alargamento do território marítimo, avaliar ainda a possibilidade de melhorar o posicionamento estratégico dos recursos da Armada Portuguesa, por exemplo, fixando parte desses recursos nos Açores.

Quanto ao litoral, inscreve-se a proteção de proteger, ordenar, recuperar e valorizar a orla costeira, através de: implementação da nova ENGIZC 2020, definição de um novo modelo de governança para o litoral, que venha reforçar a articulação entre o Estado e as autarquias, a par da concretização de ações prioritárias de proteção costeira; concretizar projetos de gestão sistémica de sedimentos, para a reposição do ciclo sedimentar natural; promoção do planeamento resiliente e definição de novas opções de ordenamento, inseridas no âmbito da nova geração de Programas para a Orla Costeira (POC); intensificação da fiscalização, tal como atuar na reposição da legalidade quanto às ocupações ilegais no litoral; desenvolver um programa de monitorização global do sistema costeiro, e ainda, elaborar mapas de vulnerabilidade e de risco para todo o nosso litoral.

XXI Governo Constitucional – (novembro15)

O programa⁵⁴, avoca que este Governo acredita no mar como uma aposta no futuro. Entendem-se os espaços marítimos sob a soberania ou jurisdição portuguesa – o MT, a ZEE e a PC estendida, no âmbito da proposta apresentada por Portugal às Nações Unidas, como principais ativos para o futuro desenvolvimento de Portugal como país.

Quanto à pesca, o documento aponta para a sua valorização e das atividades económicas a ela ligadas. Defende ainda, entre outros pontos: gestão sustentável dos recursos pesqueiros da ZEE face às componentes, económica, social e ambiental; desenvolvimento do setor da transformação do pescado; marca para o pescado nacional, e sistema de rastreabilidade e informação ao consumidor que identifique o pescado nacional, desde a produção ao consumidor final; apoio à aquisição da primeira embarcação por parte de jovens pescadores; parcerias entre organizações de pescadores e organismos científicos independentes; reforço das organizações de produtores; certificação e promoção dos produtos da pesca e da aquicultura; reestruturação da primeira venda, através de um maior envolvimento das organizações de produtores e associações de comerciantes; concessão de lotas de menor dimensão e, com o acordo do setor, de “lotas virtuais” ou outros mecanismos de licitação não-presencial; exercício, em simultâneo, da atividade marítimo-turística e da pesca profissional, de modo a melhorar a rentabilidade da frota; apoio à frota de pesca longínqua/industrial que opera em águas internacionais; melhorar as condições de segurança e de operacionalidade das infraestruturas portuárias relativas à pesca.

⁵⁴ Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/prog-gc21/20151127-programa.aspx>. Consultado em 2 de maio de 2016.

No caso da aquicultura, aposta-se na atividade, com, entre outros pontos: definição e ordenamento de zonas destinadas à sua prática; atividade semi-intensiva e extensiva de bivalves nos estuários e rias; lançamento um programa de aquicultura *offshore*; criação de uma plataforma comum para a gestão de informação de estabelecimentos de aquicultura; apoiar a introdução de novas espécies.

O documento aborda a importância da modernização das infraestruturas portuárias e das ligações aos *hinterlands* internacionais, nomeadamente na área das mercadorias e nas oportunidades, como as da alteração do tráfego marítimo global de contentores face ao alargamento do Canal do Panamá. Nesse sentido, a propor um plano de aumento da capacidade das infraestruturas portuárias, bem como de ligações ferroviárias aos *hinterlands* europeus, priorizando a ligação do porto de Sines à rede ferroviária. Já quanto ao transporte marítimo, apoiar o desenvolvimento da Marinha Mercante, com *benchmarking* europeu de modo a replicar em Portugal as condições legais e fiscais mais favoráveis encontradas. Visa-se assim, entre outros: incrementar o número de navios com pavilhão nacional e aumentar a capacidade de carga. Tudo de maneira a reduzir a dependência, quase absoluta, existente do *shipping* internacional, e para incrementar a oferta de emprego para os tripulantes portugueses; melhorar as condições de acesso à cabotagem insular e ao transporte inter-ilhas; apoio ao transporte marítimo de curta distância, bem como às “Autoestradas do Mar”.

Inscribe-se no documento, o *Simplex* do mar, já que se necessita de desburocratizar o Estado com, no caso da matéria em apreço, por exemplo: simplificação do Regulamento de Inscrição Marítima; Implementação da JUL, como uma extensão do sistema da JUP; Fatura Única por Escala de Navio, com representação de todas as entidades do Estado nos portos; criar a “Plataforma Mar”, como guichet único de licenciamentos de atividades económicas a realizar no meio marinho; simplificar os licenciamentos, vistorias e inspeções das embarcações de recreio e de pesca, as relativas às cartas náuticas e práticas de desportos náuticos.

Refere-se no programa a extensão da PC, a concretizar, já que vem alterar a noção que se tem do território, aumentando a consciência do mar na identidade nacional. A extensão, deve assentar numa estratégia a médio e longo prazo, com vista à prospeção e exploração de espaços e recursos, sustentada no conhecimento científico e desenvolvimento tecnológico. Pretende-se que a liderança do processo de aproveitar os recursos genéticos marinhos, seja afirmativa e do setor público, com uma posição de promotor de dinâmicas entre empresas investidoras e comunidade científica, potenciando a participação de Portugal nas atividades marinhas emergentes. Quanto ao *cluster* tecnológico *Deep Sea Oil and Mining* Portugal, para tirar partido de todo o potencial que se abre com o alargamento da plataforma continental portuguesa visa-se o aparecimento de *start-ups* nestas áreas. Face ao panorama atual e às expectativas futuras, assume-se a importância de proteger o capital natural e valorizar os serviços dos ecossistemas marinhos no quadro da sua valorização face à economia azul, com, entre outros pontos: selos de

sustentabilidade nas diferentes áreas, pesca, embarcações, portos, marinas, biotecnologia, atividade extrativa e outras; sensibilização da importância do capital natural azul e da necessidade de que seja valorizado.

Pode ler-se também no programa que se procura defender e potenciar o litoral, pretendendo-se para tal: explorar as interações terra-mar; coordenação entre instrumentos de planeamento e de ordenamento do território nos espaços terrestre e marítimo; medidas que contrariem a erosão das áreas vulneráveis da zona costeira; postura firme de reposição da legalidade e combate às construções comprovadamente não autorizadas em domínio público marítimo; recuperar e valorizar o património natural e cultural das comunidades ribeirinhas; medidas que atenuem os impactos negativos resultantes das alterações climáticas na zona costeira.

Este Governo Constitucional, prevê o lançamento do programa dinamizador das Ciências e Tecnologias do Mar, assente na recuperação e reforço do investimento em I&D no mar e na criação de emprego científico e incentivos para a I&D empresarial, que permita, entre outros pontos: qualificar a I&D nacional em ciência e tecnologia do mar; instalar nos Açores um Centro de Observação Oceânica, que tenha valências fixas e móveis; aumentar o número de doutorados em ciências do mar nos centros de investigação e de formação, com apoio de programas de *teaming* e potenciando a sua inserção nas empresas e na indústria; aumentar a produção científica nacional e I&D nas ciências do mar, que inclua a participação de empresas e estabelecer incentivos para empresas tecnológicas; potenciar o emprego na indústria naval (construção de equipamento e navios de suporte *para Oil and Gas* e *Mining Offshore* – com engenharia e técnicos qualificados).

No documento prevê-se o desenvolvimento de um espaço de cooperação multifacetado da CPLP, no âmbito da investigação científica sobre o mar, do comércio, da valorização da orla costeira, da promoção da pesca e da sustentabilidade dos recursos marinhos, com o programa: os Oceanos da Língua Portuguesa.

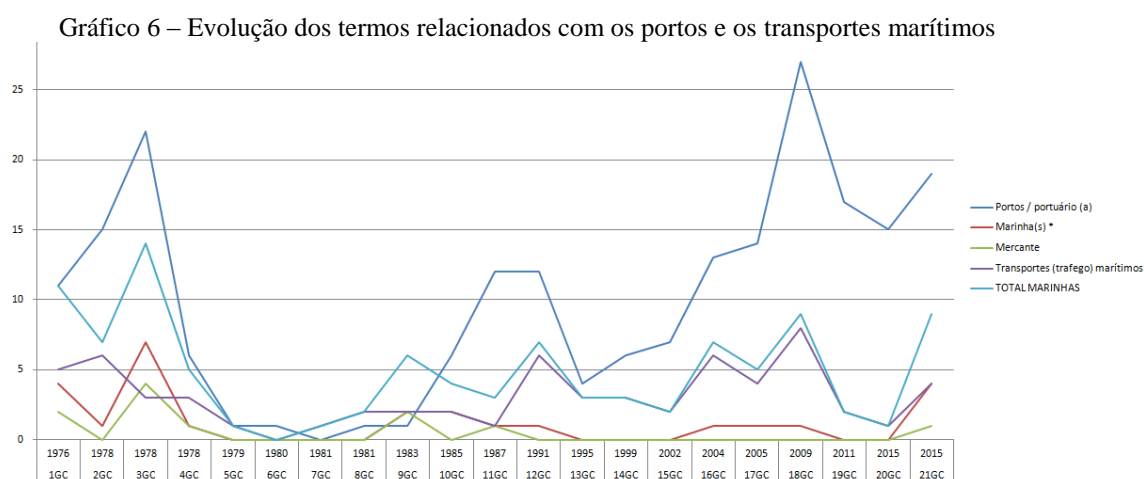
Para além do aqui referido, quanto às alusões à área do mar plasmadas neste programa de Governo, avançou-se também, no documento, com outras referências, que podem ser consultadas no anexo M.

4.4. A evolução dos termos relativos ao mar nos programas dos Governos Constitucionais

Este tem sido um caminho de regresso ao passado recente, acerca do que os vários Governos, pós-25 de abril, inscreveram nos seus programas sobre o mar, com ênfase nos setores da pesca, portos e transportes marítimos. Para melhor análise e no sentido de dar um carácter pictórico ao que foi analisado, sobre os diversos programas de Governo Constitucional, foram elaborados quatro gráficos com base na frequência com que determinadas palavras foram

inscritas nos programas dos Governos Constitucionais⁵⁵. Assim, foram escolhidas quatro vertentes para análise, com a ação assente em termos como: portos / marinha mercante / transportes marítimos; pescas, aquicultura, conservas; reparação / construção naval; termos relacionados com geografia e território que remetem para referências espaciais relativas ao mar.

A análise dos gráficos seguintes visa também corroborar a divisão em três fases, já estabelecida, quanto ao inscrito nos programas de Governo, face ao mar. Assim, de modo geral, observamos gráfico 6 a evolução dos termos relacionados com os portos e os transportes marítimos, em que após um pico em 1978⁵⁶, as referências aos portos e aos transportes marítimos decrescem fortemente, para depois incrementarem ligeiramente já em plena década de oitenta no âmbito da adesão às comunidades europeias. Assiste-se depois a novo decréscimo, já na década de noventa para, no novo milénio, os números voltarem a subir, em especial para os portos, que em 2009 registaram o maior número de referências⁵⁷. Segue-se novo decréscimo após 2009. Já em 2015, as alusões a estes termos voltaram a crescer, no âmbito no âmbito do XXI Governo Constitucional.



Fonte: Programas dos Governos Constitucionais desde 1976

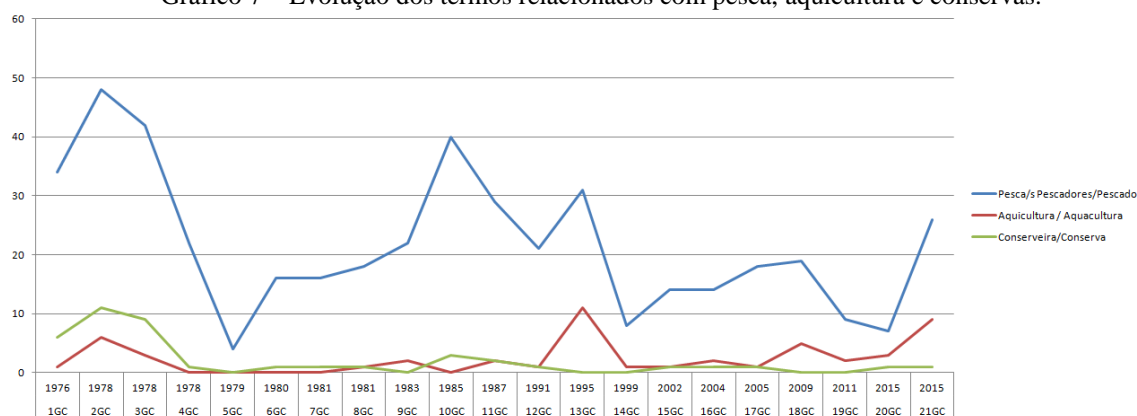
⁵⁵ Dado que alguns Governos Provisórios, praticamente não abordam o mar e que do IV Governo Provisório não se conhece o programa, elabora-se este exercício apenas para os Governos Constitucionais.

⁵⁶ Com o III Governo Constitucional (1978), no referente à política sectorial de Transportes e comunicações, entre outras, surge um conjunto de medidas direccionadas para os portos e transportes marítimos.

⁵⁷ Em 2009, uma das linhas fundamentais de modernização do país é a de aproximar Portugal do Centro. Pretende-se apostar na atratividade do País, enquanto destino de investimento ou de deslocação de pessoas e como espaço com capacidade de afirmação internacional das suas unidades produtivas, que é claramente beneficiada por investimentos estratégicos nas diferentes infra-estruturas logísticas e de mobilidade. Para os portos avança-se com um conjunto de medidas no sentido de seguir esta linha de modernização.

Igualmente de modo geral, observamos no gráfico 7, evolução dos termos relacionados com pesca, aquicultura e conservas, que após um pico em 1978⁵⁸, as menções à área das pescas decrescem fortemente, para depois incrementarem na década de oitenta no âmbito da adesão às comunidades europeias. Observa-se a seguir uma oscilação para, no fim da década de noventa, os números descenderem. Segue-se ligeiro incremento depois de 2002, para nova descida em 2011. Já em 2015⁵⁹ as referências voltaram a crescer no âmbito no âmbito do XXI Governo Constitucional.

Gráfico 7 – Evolução dos termos relacionados com pesca, aquicultura e conservas.



Fonte: Programas dos Governos Constitucionais desde 1976

As referências à aquicultura registaram picos em 1978, 1995⁶⁰, 2009, Observando-se também incremento a partir de 2015.

As menções diretas às conservas decresceram fortemente em 1978, registaram depois algum realce no âmbito da adesão às comunidades, para se manterem com valores baixos, praticamente até 2015, ano do último programa de Governo.

Observamos no gráfico 8, evolução dos termos relacionados com estaleiros e construção/reparação naval, também de maneira generalizada, que após um pico em 1976, as referências aos estaleiros e à reparação naval regredem, mantendo-se em valores baixos nas décadas de oitenta e noventa do século passado, com um único ponto de realce, em 1987, no âmbito da entrada para a CEE. Assiste-se depois, já na primeira década deste século a um

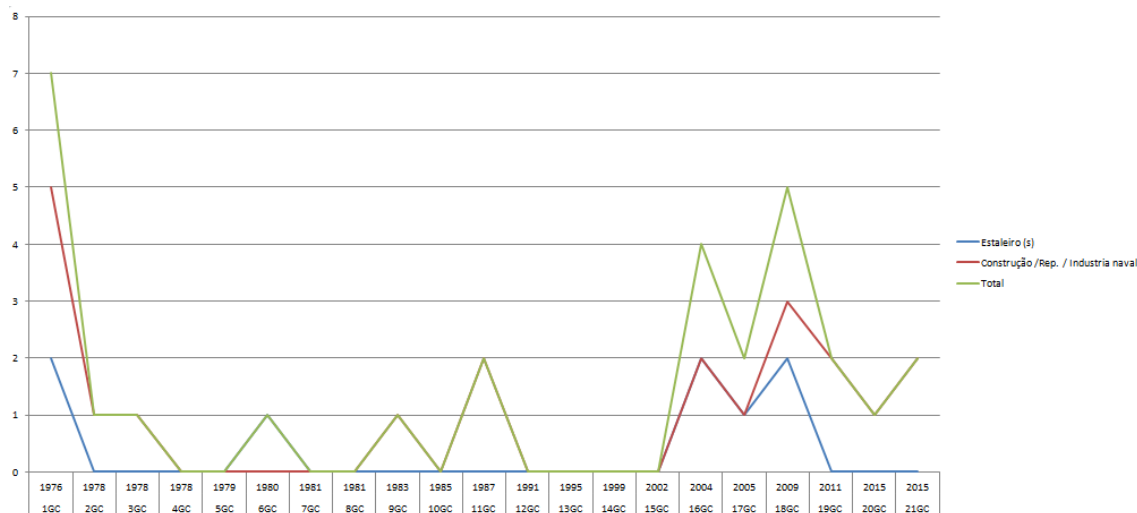
⁵⁸ Com o intuito de “*pôr as pescas portuguesas em ordem*” surge no programa do II Governo Constitucional (1978) um conjunto de objetivos globais da política pesqueira nacional onde se insere o aumento de capturas visando a cobertura das necessidades nacionais em peixe, não só para o consumo público direto, mas também para o abastecimento da indústria conserveira e fabricação de farinhas de peixe para rações, bem como o fomento das exportações portuguesas de produtos da pesca, em especial de conservas de peixe e também óleos de peixe. Deriva daqui um conjunto de medidas para a atividade.

⁵⁹ No programa do XXI Governo Constitucional no âmbito da Valorização do Território, no vetor, o mar: uma aposta no futuro, surge, entre outros, o ponto Valorizar a pesca e as atividades económicas ligadas à pesca, de onde emana um conjunto de medidas destinadas à atividade.

⁶⁰ No XIII Governo Constitucional (1995), a aquicultura tem plano de destaque, surgindo discriminada na área da Economia e Desenvolvimento - Agricultura e desenvolvimento rural, pescas e aquicultura. Assume-se que “*o futuro terá de se encontrar na recuperação dos recursos mais degradados, numa melhor e mais responsável gestão, na redução das perdas e desperdícios, na procura de novas pescarias e no desenvolvimento da aquicultura*”. Surgem vetores de orientação estratégica e medidas com vista ao desenvolvimento da atividade.

incremento⁶¹, para nova descida já no início da presente década. Em 2015⁶² a alusão ao setor volta a crescer, ainda que de modo ténue, no âmbito do XXI Governo Constitucional.

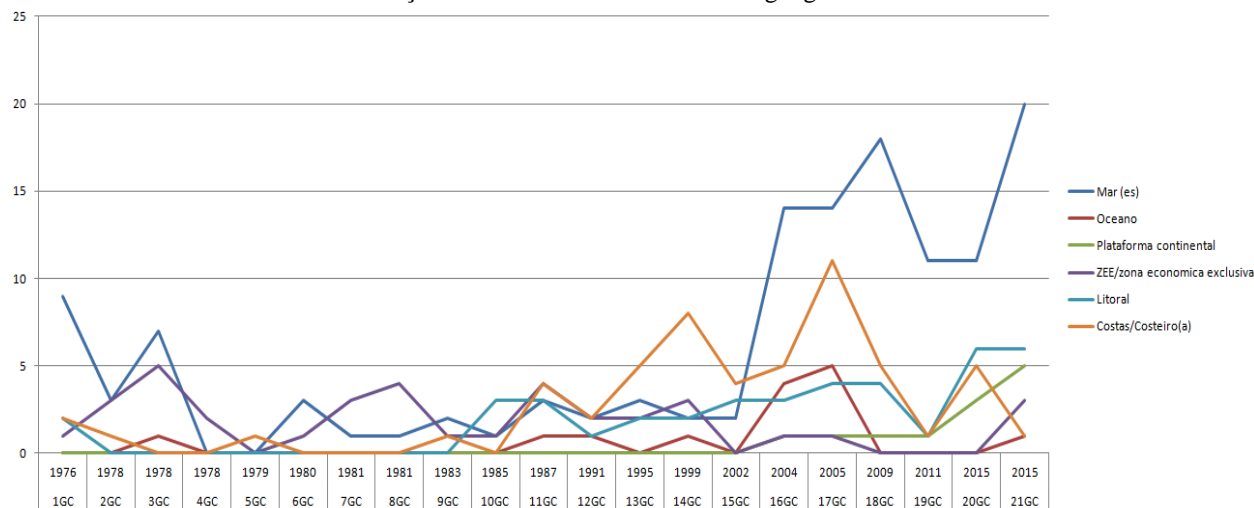
Gráfico 8 – Evolução dos termos relacionados com estaleiros e construção/reparação naval



Fonte: Programas dos Governos Constitucionais desde 1976

É patente numa observação generalizada ao gráfico 9, evolução dos termos relacionados com geografia e território, que com o fim do século vinte e a entrada no presente século, as referências a termos geográficos cresceram, a que não é certamente alheia a preocupação com o ordenamento e o ambiente, também em função dos vários planos que foram sendo elaborados.

Gráfico 9 – Evolução dos termos relacionados com geografia e território



Fonte: Programas dos Governos Constitucionais desde 1976

⁶¹ No âmbito do ponto Modernizar Portugal, surgem em 2009, no programa do XVIII Governo Constitucional, medidas para a construção e reparação navais. Em 2004, no programa do XVI Governo Constitucional, dá-se prioridade “*à revitalização, recuperação, modernização e internacionalização das capacidades industriais de Portugal no sector da Construção Naval*”, e tal deve ser articulado com uma política de estaleiros, dando atenção aos ENVC.

⁶² Com o XXI Governo Constitucional, no programa dinamizador das Ciências e Tecnologias do Mar, surge a promoção da indústria naval e do emprego nesta área, entendendo-se aqui indústria naval, também como construção de equipamento e navios de suporte para O&G e *Mining Offshore*.

Ainda de referir, o modo como o termo “mar” foi perdendo visibilidade nos programas, após 1978, e como voltou a ganhar essa visibilidade no novo milénio⁶³.

Após análise dos últimos quatro gráficos entende-se que, no conjunto, a sua leitura contribui para a validação da divisão em três fases, já estabelecida, quanto ao inscrito nos programas de Governo, face ao mar.

4.5. Síntese e conclusões

Num tempo de rutura com a antiga ordem económica e social, apenas no programa do III Governo Provisório (30 de setembro de 1974 a 26 de março de 1975) surge uma linha de orientação, clara, quanto ao mar. A par de ações antimonopolistas para o setor das pescas, previam-se, por exemplo, facilidades de crédito às empresas pesqueiras e indústrias associadas para criar emprego e abastecimento ou até dinamizar a piscicultura e aquicultura em águas doces. Entendiam-se também os portos como fundamentais para a vida económica. Reconhecimento que a política dos *transportes* marítimos estava a ser influenciada pela descolonização em curso. Procurava-se que a Marinha Mercante portuguesa tivesse maior participação no comércio externo português. O desenvolvimento da escola náutica e dos centros de estudo e gestão de navios de construção e reparação naval. O aumento capacidade estaleiros da zona Lisboa / Setúbal.

Identificam-se depois, três períodos distintos, no campo dos programas dos Governos Constitucionais. O primeiro, tem como base os nove primeiros Governos Constitucionais e é um período que decorre entre julho de 1976 e novembro de 1985. Recorde-se que a adesão à CEE ocorreu a 1 de Janeiro de 1986 e o que o tratado de adesão foi assinado em 12 de junho de 1985. Nesse âmbito, de referir, que já se inscreve, no programa do I Governo Constitucional (1976), como objetivo político, a integração europeia,

É visível, quer na análise direta dos programas de Governo, quer na análise de termos relativos a várias áreas do mar, o afastamento de alguns setores, em especial os portos e transportes marítimos, por omissão, ou referência genérica sem avanço de medidas concretas, ocorrido nos últimos anos da década de setenta e início da década de oitenta. Se bem que alguns Governos como caso do II, III e IX Governo, encaram a luta contra o que parece inevitável e avançam com propostas claras, nos seus programas Ainda assim, as pescas vão tendo sempre, de um modo ou outro, visibilidade nos programas dos sucessivos Governos, sendo de referir ainda a noção da crise que estes Governos identificavam, quer nas pescas quer nas indústrias derivadas.

É também patente a atenção dada, à necessidade de preparação dos setores para a entrada na Comunidade Europeia.

⁶³ Com o XXI Governo Constitucional, o termo *Mar*, surge, numa perspetiva transversal, associado, entre outros pontos, à defesa, à segurança, ao ordenamento, ao ambiente, à economia, à identidade nacional. Recorde-se que neste programa de Governo se assume o mar como uma aposta no futuro.

O afastamento de áreas do mar, neste período, estará pois relacionado com a falta de adoção/concretização ou até do falhanço na aplicação das políticas de sucessivos Governos, mas também, sociologicamente, entenda-se que este foi um tempo rejeição de setores económicos tradicionais, que prevaleciam no anterior regime, por não se entenderem já como atrativos, como a pesca e a Marinha Mercante, bem como o terminar de uma ideologia imposta, muito iconoclasta e passadista associada ao mar, ajudando isto também a afastar a sociedade do mar. A crise foi amplificada pelos choques petrolíferos, pelo impacto da aviação e da descolonização (Brazia, 2010). O fim da necessidade de manutenção do apoio e comércio com o “Império”, ajudou também ao fim deste *cluster* naval português, já que a necessidade de ligação marítima entre a metrópole e as Colónias, deixou de fazer sentido. Mantinha-se este processo de afastamento de Portugal do mar, quando surge um outro desígnio nacional que foi o processo de adesão de Portugal às comunidades europeias, ajudando ainda mais a este afastamento (Cunha, 2011).

No segundo período identificado, o desígnio nacional que foi o processo de adesão de Portugal às comunidades europeias, reflete-se nos programas de Governo, como um desiderato que leva a uma nova ordem de prioridades, nos investimentos e nos objetivos. Surge a aposta massiva nas estradas e transportes terrestres, a subordinação à PCP, a escassez de recursos de pesca, o fim da liberdade de ação da frota longínqua e o fim de alguns pescadores tradicionais, tudo a par de uma melhoria de vida, com alterações socioeconómicas que também contribuíram para afastar a sociedade dos empregos do mar, muitas vezes considerados como menores. Observa-se nos decisores políticos relutância ou ignorância em reconhecer o valor estratégico e económico do mar, (Cunha 2011). No X programa de Governo entende-se que as pescas são ainda um setor estagnado e desorganizado onde haverá que introduzir profundas reformas, até para se poder verificar o aproveitamento das vantagens da adesão de Portugal à CEE. Começa a haver uma preocupação, sistemática e visível, com a proteção dos recursos e com a necessidade de orientar e incentivar a atualização da frota nacional, adequando-a às necessidades das zonas de pesca portuguesas. Avança-se com ideias e programas para a melhoria desta situação, mas entende-se a ausência de uma política clara, nas medidas genéricas, quanto aos portos e transportes marítimos que, mais uma vez, surgem em alguns programas deste período.

Registe-se que se optou pela divisão entre o segundo e o terceiro períodos, já com dois anos de vigência do novo milénio, dada a continuidade de políticas entre o XIII e o XIV Governos Constitucionais, Governos presididos por António Guterres. No terceiro período, já no início do presente século, depois de um arranque tímido com o XV Governo Constitucional, face aos setores que temos vindo a apreciar, os programas de Governo mostraram-se, gradualmente, cada vez mais completos e objetivos em relação ao mar, crescendo também a preocupação ambiental e de sustentabilidade e a procura e uso de novos recursos. Cresce também a preocupação sobre a necessidade de coordenação das várias áreas e entidades ligadas ao mar. Aumenta a perceção e a

necessidade de definição de uma estratégia para aproveitamento do potencial e da economia do mar, a esse nível a criação da Comissão Estratégica dos Oceanos em 2003, vem contribuir para a discussão do mar a diversos níveis da sociedade. Plasma-se nalguns programas a importância do reforço da identidade da população quanto ao mar, aborda-se também a necessidade aproximar os portos das populações envolventes. Nas pescas evidencia-se a preocupação com os recursos, a sustentabilidade, mas também preocupações sociais e económicas. Percebe-se a procura de melhor negociação com a Europa. Também se interpreta a busca de interligação mais forte com a indústria de transformação de pescado. O setor marítimo-portuário ganha nova importância, visível nas propostas e medidas que para ele emergem. Surgem novos horizontes e novas medidas para o aproveitamento do mar, graças às expectativas assentes no possível alargamento da PC. Os programas aumentaram na sua complexidade, discriminação na análise e nas ações a tomar. Nos últimos programas é já patente a importância que o mar já tem na definição de políticas a nível económico, ambiental e social, bem como a necessidade premente do seu aproveitamento. A perspetiva parece ter mudado. Além das diretivas inscritas nos programas e do que é agora afirmado, a título de exemplo desta mudança, no programa do XX Governo Constitucional podemos ler que Portugal é um grande país marítimo e deve interiorizar essa identidade, e no programa do XXI Governo Constitucional inscreve-se: mar como uma aposta no futuro.

Em síntese, da análise efetuada conclui-se que é notório no fim da década de setenta e primeiros anos da década de oitenta, nos programas de Governo, o afastamento, por omissão ou referência muito genérica, da matéria dos portos e transportes marítimos, se bem que o setor das pescas, muito numa abordagem económica e social, com mais ou menos intensidade, tem sempre presença. Entende-se pois que não terá sido apenas o processo político que afastou Portugal do mar nestes anos (se bem nos programas de alguns Governos o mar foi sendo esquecido), mas também fenómenos sociais e de alteração do panorama geoestratégico português que levaram ao afastamento e declínio da relação com o mar e consequente usufruto e aproveitamento económico. Com o segundo período identificado, assistia-se a este processo de afastamento de Portugal do mar, quando surgem outras motivações para tal. O desígnio nacional que foi o processo de adesão de Portugal às comunidades europeias, que veio incrementar as condições para este afastamento (Cunha, 2011). Num tempo de aposta em infraestruturas de que o país também estava carente, as autoestradas, o alcatrão e o betão, no mar opta-se pelo redimensionamento da frota, pela preservação de recursos, por alteração de zonas de pesca, reconhecendo-se sempre a importância social e económica das pescas. No terceiro período, entende-se a gradual aproximação ao mar, como também patente na análise gráfica, incrementa-se a procura de sustentabilidade ou a procura e uso de novos recursos. Cresce também a preocupação sobre a necessidade de coordenação das várias áreas e entidades ligadas ao mar. Incrementa-se a preocupação e ação ambiental e de ordenamento. Nas pescas evidencia-se a

preocupação com os recursos, a sustentabilidade, mas também preocupações sociais e económicas. Busca de interligação mais forte com a indústria de transformação de pescado. O setor marítimo-portuário ganha nova importância, visível nas propostas e medidas que para ele emergem. A tal mudança, não são certamente alheias as políticas europeias, como a PMI, as estratégias como EMN, ou até o “mar” de oportunidades e expectativas que podem vir a ser abertos com a previsível extensão da PC portuguesa.

No capítulo seguinte vão ser analisados, quanto à temática do mar, os programas⁶⁴ dos Partidos Políticos que têm, atualmente, assento parlamentar.

⁶⁴ Esta análise será efetuada aos programas eleitorais desde 2009.

5. O Mar nos programas/manifestos/compromissos eleitorais recentes (desde 2009)

No sentido de não comprometer a dimensão do trabalho, levando tal à impossibilidade de resumir todos os pontos, com referências sobre o mar, nos programas eleitorais dos partidos com assento parlamentar, desde o 25 de abril, optou-se por salientar, os pontos nestes programas, assumidos como importantes, desde 2009. Elenca-se a apresentação dos programas eleitorais, dos partidos políticos, por ordem alfabética.

5.1. O mar nos programas/manifestos/compromissos eleitorais do BE

Em 2009, no programa eleitoral do Bloco de Esquerda (BE)⁶⁵ (anexo N), assume-se que Portugal é dentro da Europa um dos países a ser mais afetado pelas alterações do clima. A subida do nível do mar vai a agravar a erosão do litoral, ocupado por mais 70% da população. Importa pois elaborar um Plano Nacional para a Adaptação às Alterações do Clima de maneira a lidar com situações como a subida do nível do mar, as cheias, o *stress* hídrico, as ondas de calor. Afirma-se a necessidade de investimento nas energias renováveis - energia das marés.

Em 2011⁶⁶, no compromisso eleitoral do BE sobre esta matéria (anexo N), entende-se a necessidade de explorar as potencialidades naturais, por exemplo na exploração sustentável da pesca e na investigação acerca dos recursos do mar. É proposta também, no documento, face à importância de reinventar o mundo rural e voltar a pescar, uma estratégia de soberania alimentar para as pescas, bem como para a agricultura.

Em 2015⁶⁷, o manifesto eleitoral do BE (anexo N), observa que a nova Lei de Bases do Ambiente e a Lei de Bases do Ordenamento e Gestão do Espaço Marítimo Nacional têm subjacente uma lógica de desregulamentação, de desproteção e também de mercantilização do ambiente, prevendo a concessão a privados de volumes de mar por um espaço temporal de cinquenta anos. Refere ainda que se abriu a porta à privatização massiva dos recursos naturais de Portugal. Afirma-se que o objetivo desta lei é a “promoção da exploração económica”.

Inscribe-se também no manifesto, quanto às pescas, por exemplo, que: os organismos estatais competentes devem ser dotados de meios para a monitorização, acompanhamento e valorização da pesca; é necessário promover a dignidade, a segurança e os rendimentos dos pescadores, bem como a sustentabilidade dos recursos; deve haver distribuição garantida do valor ao longo da cadeia, com rendimentos justos para os pescadores; deve ser promovido e valorizado o pescado com alto valor nutritivo, mas que é comercialmente depreciado; deve ser valorizada a pequena pesca tradicional, em especial a arte-xávega; devem ser reforçadas a monitorização e a intervenção, na qualidade da água nas zonas de marisqueio.

⁶⁵ Disponível em <http://www.bloco.org/media/programabe.pdf>. Consultado em 7 de maio de 2016.

⁶⁶ Disponível em http://www.esquerda.net/sites/default/files/compromisso_eleitoral_0.pdf. Consultado em 7 de maio de 2016.

⁶⁷ Disponível em <http://www.bloco.org/media/manifestolegislativas2015.pdf>. Consultado em 7 de maio de 2016.

O documento em análise, também avança que nos Açores, de modo a investigar o mar e defender a biodiversidade, deverá ser criado, um Centro de Investigação Internacional das Ciências do Mar e das Alterações Climáticas, sediado na ilha do Faial, para promoção da investigação sobre a exploração do mar e dos fundos marinhos, de modo sustentável. Assim deve ser valorizado o papel do mar como fonte de riqueza, no âmbito da sua biodiversidade, dos recursos biológicos e dos minerais, garantindo a proteção dos ecossistemas marinhos de maneira a salvaguardar esta riqueza para as futuras gerações. Quanto à erosão costeira, esta deve ser combatida através de: alimentação artificial das praias, a par da interdição de novas construções nas zonas de risco e nas zonas de proteção dunar. É ainda proposta outra medida que passa pelo desmantelamento e descomissionamento de barragens obsoletas de maneira a libertar os sedimentos necessários à recarga natural do litoral, em especial entre o Douro e a Nazaré.

5.2. O mar nos programas/manifestos eleitorais do CDS/PP

Em 2009, no programa eleitoral do Centro Democrático Social / Partido Popular (CDS/PP)⁶⁸ (anexo O), quanto ao mar, alude-se ao forte potencial que pode trazer para a economia, o emprego, a indústria, a energia, a investigação, a ciência, algo com que Portugal pode reinventar um destino e definir uma missão. Afirma-se que o País tem vantagens competitivas na área da pesca, destacando-se a sua vasta ZEE, devendo-se incrementar a capacidade de pesca, valorizar o pescado, aumentar a transformação a jusante, por exemplo, na área das conservas, congelados e farinhas, ou outros produtos à base de peixe. Entende-se ainda que há mercados demasiado fechados e em regime muito protegido o que é negativo para o utilizador e o consumidor final. Os mercados energéticos, alguns setores dos transportes sejam eles marítimos, ferroviários ou marítimos, e setores como o das telecomunicações ou o da água, devem ver o seu nível de concorrência incrementado.

Propõe-se o lançamento efetivo da Agência do Litoral, que viria resolver o problema que representa a gestão das mais de cem entidades com responsabilidades no litoral, já que atuaria numa lógica de gestão colaborativa e de dinamização da gestão integrada da orla costeira. No litoral português têm vindo a crescer as áreas artificializadas. Há necessidade de discussão pública acerca as alterações climáticas, já que o aumento do nível médio do mar, pode colocar em risco 6% do litoral português, até 2100. Inscreve-se que falta uma visão estratégica para o mar: o país perde poder e direitos nas pescas; o setor portuário, que é fator de riqueza nacional, não é aproveitado; os ENVC encontravam-se numa situação deplorável; a construção naval está em risco de perder as suas capacidades.

Nesse sentido, assinalam-se no programa, quatro pontos fundamentais para o desenvolvimento de uma estratégia para a economia do mar, a saber: o modelo de *governance* do mar, já que só uma estrutura de tutela concertada, que seja responsável pelos vários setores

do setor marítimo, pode permitir o desenvolvimento de uma política que seja credível; os portos e os transportes marítimos, em que entre outros pontos, se deve desenvolver uma política integrada para o setor portuário, para assegurar que os portos interajam, e concorram com as suas valências. Quanto à marinha de comércio nacional, apostar nos navios de pavilhão português, estabelecendo condições favoráveis ao seu desenvolvimento, melhorado a capacidade de oferta e a competitividade no mercado global; controlo e segurança no mar, controlando o uso dos espaços marítimos portugueses, garantindo que são espaços seguros. A segurança do país, também passa pela necessidade de se manterem as capacidades de vigilância marítima, sendo também importante a recolha e o tratamento de toda a informação acerca do que acontece nas águas territoriais, Zona Contígua, ZEE e suas aproximações, de modo a conhecer com rigor o que aí acontece -*maritime domain awareness* – podendo desta maneira intervir-se com mais eficácia; educação e formação, já que são indispensáveis para a existência de uma cultura e uma base segura e conhecedora das atividades relacionadas com o mar.

Existem também, segundo o documento, outros temas fundamentais para pôr em prática a estratégia acima referida: a pesca, a aquicultura e a indústria de pescado, a investigação científica e o turismo marítimo. Refere-se uma visão integrada, que não seja “departamentalista” dos setores, como importante para conceber uma estratégia de recuperação daquele que é o potencial marítimo nacional.

No programa, para esta matéria, é estabelecido um caderno de encargos, assente num conjunto de ações, de que damos alguns exemplos: plataforma de serviços portuários internacionais; aposta em meios de investigação e segurança marítima de modo a aproveitar a oportunidade da extensão da PC; a diplomacia do mar com os PALOP pode surgir como oportunidade para empresas e recursos humanos; posição forte e intransigente nas negociações da política de pescas, sobretudo quanto a quotas, apoios à produção e construção de embarcações; estratégia de crescimento económico, para criação e desenvolvimento de empresas da indústria do pescado e de aquicultura; aposta na investigação científica ligada ao mar.

Em 2011, no manifesto eleitoral do CDS/PP⁶⁹ (anexo O), inscreve-se que o mar é definitivamente o recurso económico, com caráter identitário, e com maior potencial de desenvolvimento na economia portuguesa. O futuro do país passa pela economia do mar. O mar e a agricultura desendividam Portugal. Opta-se por um Ministério da Agricultura e do Mar, com o intuito de uma forte concentração de competências (afirma-se que estão dispersas) nas várias áreas da economia do mar.

⁶⁸ Disponível em http://web.cds.pt/static/index.php%3Foption=com_content&view=article&id=116:introducao&catid=104:cds&Itemid=81.html. Consultado em 2 de maio de 2016.

⁶⁹ Disponível em http://web.cds.pt/images/stories/demo/pdf/MANIFESTO_ELEITORAL_2011.pdf. Consultado em 2 de maio de 2016.

Pretende-se estimular e desenvolver uma classe de armadores nacionais e a promover novas atividades na componente da construção e reparação naval. Fomentar um *cluster* de armadores em Portugal que induzirá a capacidade de intervir no meio do transporte de mercadorias a nível mundial.

Quanto à construção naval, face à rede de armadores nacionais que se procura promover e que necessitará de condições de apoio ao seu estabelecimento, deve-se condicionar tal apoio à obrigação de construção dos seus navios em estaleiros portugueses.

No que diz respeito à área portuária e marítima, entende-se no documento que o que alguns entendem como a inerente periferia de Portugal é na realidade uma centralidade, se for aproveitada de maneira inteligente.

Devem-se aproveitar as condições ímpares do porto de Sines com vista a atrair investimento de produção e montagem. Também se devem aumentar as capacidades de controlo e policiamento do espaço marítimo nacional, devendo ser efetuado pelas novas capacidades em construção nos ENVC.

Este partido político defende, no seu manifesto eleitoral de 2011, que as pescas devem ser melhor negociadas em Bruxelas e que é necessária uma mudança cultural em toda a economia do mar, que permita relançar o setor pesqueiro para um nível da competitividade mundial. Promover a produção e a valorização de pescado nacional. Para a pesca, melhorar negociações de quotas com a UE e promoção da criação de novos e maiores empresários. Na área da produção de pescado, apostar na formação de uma nova classe de profissionais que se afirmem como os novos criadores de alimento animal, no mar.

Também se inscreve no manifesto a importância de apostar no turismo marítimo, na inovação e na investigação sobre o mar.

As propostas para o programa eleitoral para as eleições legislativas de 2015 surgem inseridas no programa eleitoral do PSD/CDS-PP (Portugal à frente) (anexo R).

5.3. O mar no programa eleitoral do PAN

Para as eleições de 2015, o programa eleitoral do partido Pessoas Animais Natureza (PAN)⁷⁰ inscreve que é necessária uma gestão eficiente do território, o urbano, o rural, o litoral, o interior, o das ilhas, a terra, o mar, o da natureza, o dos animais humanos e não humanos. Também se deve avançar com um programa de desmantelamento de barragens, pois estas impedem o normal e natural circuito das águas dos rios. Portugal tem das maiores densidades de barragens sobre os seus rios, promovendo isto graves consequências quer a nível estuarino, quer ao nível do litoral.

Refere ainda o documento, que se devem deslocar populações em zonas costeiras ameaçadas, já que a ocupação do litoral foi efetuada numa altura em que se acentuou este

fenómeno da erosão costeira. Entende que esta proliferação, dentro e fora da lei, em zonas costeiras, dunares em cima das praias veio acentuar o processo de erosão e os habitantes dessas zonas sofrem em virtude desse processo. Afirma-se que deve ser criado um modelo de planeamento, monitorização e financiamento relativo às ações de proteção da orla costeira de modo a minorar a erosão costeira tanto quanto seja possível, financiando também as medidas de mitigação, junto das suas origens antropogénicas, pois um valor superior a dois terços da orla costeira Portuguesa já corre risco de erosão. Inscreve-se também que se deve avançar com uma instituição-veículo, por zona costeira, cuja função será a de produzir e implementar soluções de defesa integrada da costa nacional e no mesmo âmbito, avançar com a criação de um fundo público global, partindo de uma taxa sobre produção elétrica das barragens, uma taxa sobre movimentação de pessoas, bens e turismo nos portos de mar e nos caudais dos rios. Para o mesmo efeito, recorrer também a fundos públicos nacionais e europeus.

Afirma-se no programa que 80% do lixo marinho tem origem em terra, sendo que a maioria destes resíduos são plásticos, pelo que além de outras medidas de prevenção a montante, se deve avançar com operações de limpeza de microplásticos que têm contaminado os oceanos e que têm afetado os ecossistemas marinhos.

No programa em questão, afirma-se que é necessário fomentar o financiamento em investigação fundamental e aplicada (já que se visa terminar com o atual quadro de não financiamento⁷¹ das Universidades) em diversas áreas do conhecimento, como os ecossistemas naturais, os ecossistemas do mar, entre outras áreas. Por último, criar um Programa de ética ambiental - Prémio Ética Ambiental – que visa contribuir para a preservação da biodiversidade e sustentabilidade, pois há que estimular o estudo científico acerca do impacto da atividade humana seja a nível agroindustrial, pescas ou tecnológico.

5.4. O mar nos programas/compromissos eleitorais do PCP

Em 2009, no programa eleitoral do Partido Comunista Português (PCP)⁷² (anexo P), entende-se como importante a defesa dos setores de produção nacional, da indústria transformadora e extrativa, da agricultura e das pescas de modo a garantir a soberania alimentar, e a afirmação de uma economia mista, forte setor público, e o apoio às micro, pequenas e médias empresas bem como ao setor cooperativo. Importa uma política de aproveitamento das potencialidades e recursos do mar (científicos, ambientais e económicos do solo e subsolo marinho) no âmbito da extensão da PC e uma alteração radical da política de pescas com, entre outros pontos, a defesa da pesca costeira nacional (especialmente para a pesca artesanal); o apoio à indústria conserveira e a promoção das conservas portuguesas, o apoio à aquacultura,

⁷⁰ Disponível em http://legislativas2015.pan.com.pt/wp-content/uploads/2015/09/PAN2015_ProgramaEleitoralXiii.compressed.pdf. Consultado em 7 de maio de 2016.

⁷¹ O programa inscreve: desfinanciamento.

⁷² Disponível em https://jpn.up.pt/pdf/PCP_2009.pdf. Consultado em 10 de maio de 2016.

mas sem a transformar na alternativa à pesca tradicional. Prioridade na aplicação dos fundos comunitários.

O documento assinala que deve haver uma garantia no rendimento mínimo nas unidades de pesca artesanal, através da criação de um seguro adequado às suas atividades, tal como se torna necessário a promoção do emprego e a melhoria de vida dos pescadores, e assalariados. Ainda no setor, uma profunda alteração da Política Comum de Pescas para promover a modernização, sustentabilidade e o futuro da atividade das pescas, com o controlo nacional da ZEE.

Aborda-se a importância de uma indústria de aproveitamento e valorização interna, que seja avançada na cadeia de valor, dos vários recursos endógenos, seja do solo, do subsolo ou do mar. Reanimação de, entre outras, a indústria de construção e reparação naval. Incentivo ao transporte de mercadorias por ferrovia e também pelo modo fluvial e marítimo. Desenvolver a Marinha Mercante através da criação de uma empresa pública de transporte marítimo e de drenagens. Melhoria dos equipamentos e acessos do setor marítimo e portuário, reforçando a complementaridade entre os portos, assegurando a presença e controlo do Estado.

Em 2011, no compromisso eleitoral do PCP⁷³ (anexo P), refere-se a necessidade urgente de fortalecer a economia portuguesa com uma política que aposte na substituição de importações por produção nacional, pela recuperação do setor produtivo, a agropecuária, as pescas, a indústria de transformação, de modo a diminuir as importações, criando emprego e aumentando a qualidade de vida. Política de apoio ao investimento, por exemplo, com recurso ao financiamento no âmbito do PROMAR. Incremento do investimento público, na indústria, agricultura e pescas, com vista à criação e também à recuperação de infraestruturas necessárias à produção e à rede de transportes e logística. Fomentar também o desenvolvimento generalizado de aproveitamentos energéticos alternativos, como as ondas e marés, de maneira a contribuir para a independência energética de Portugal e para uma redução dos efeitos das alterações climáticas.

No programa eleitoral do PCP de 2015⁷⁴ (anexo P), defende-se a necessidade de uma política do mar e das pescas, desenvolvendo as suas potencialidades e recursos (científicos, ambientais e económicos) face à extensão da PC, defesa da soberania nacional no MT e áreas adjacentes, bem como uma mudança da política de pescas.

No documento, aborda-se a necessidade de dinamização e gestão integrada das atividades relacionadas com o mar, propondo medidas como: rejeição da PMI da UE (Livros Verde e Azul); revisão do ordenamento do espaço marítimo nacional; programa nacional para o relançamento da Marinha Mercante nacional; incremento de rebocadores de alto mar; intervenção do Estado na pesquisa e exploração de recursos energéticos e geológicos do *offshore*; plano estratégico de defesa da orla costeira; plano nacional de portos, que enfatize o

⁷³ Disponível em http://www.pcp.pt/sites/default/files/documentos/2011_compromisso_eleitoral_pcp_legislativas.pdf Consultado em 10 de maio de 2016.

seu carácter público numa logica de coordenação, da especialização, da complementaridade e da não concorrência; atratividade dos portos para o turismo de cruzeiros; empresa pública de dragagens; aumento da capacidade operacional da pesca por parte de embarcações nacionais e com tripulantes nacionais; reforço da aquacultura; incremento da capacidade e da qualidade da indústria conserveira, com capturas nacionais; maior produção salineira. Aproveitamento das energias renováveis, como as associadas ao mar.

Quanto ao ensino, investigação e desenvolvimento, propõe-se um aumento da capacidade e da qualidade das instituições de investigação científica e das escolas superiores (Instituto Português do Mar e da Atmosfera, Instituto Hidrográfico, Laboratório Nacional de Engenharia Civil+, Escola Superior Náutica Infante D. Henrique, Universidades dos Açores, Algarve, Aveiro e Lisboa), tal como das escolas profissionais de marinha de comércio e de pesca.

Previsto também no documento, prover a costa e os portos portugueses de meios e equipamentos de prevenção, de alerta e combate a acidentes e catástrofes no mar e nos portos.

5.5. O mar nos manifestos eleitorais do PEV

No ano de 2009⁷⁵, no manifesto eleitoral do Partido Ecologista os Verdes (PEV), defende-se um maior apoio às pescas, bem como se pretende uma reforma da PCP, desde que tenha em conta as especificidades de Portugal.

Nas eleições legislativas de 2011, no manifesto eleitoral do PEV⁷⁶ assume-se a urgência de fortalecer a economia nacional recuperando o setor produtivo, por exemplo, ao nível, das pescas e da indústria de transformação, diminuindo as importações, criando mais emprego e fomentando uma melhoria da qualidade de vida dos cidadãos nacionais. Necessidade de defender a reforma da PCP tendo em conta as especificidades de Portugal. Também inscreve a necessidade de promover o aproveitamento energético alternativo, como o das ondas e marés contribuindo para a independência energética e minoração dos efeitos das alterações climáticas.

Em 2015, o manifesto eleitoral do PEV⁷⁷ realça a importância do aumento da vulnerabilidade da orla costeira, com associação ao aumento do nível médio das águas do mar. Assim, refere-se no documento, que a palavra de ordem na adaptação ao fenómeno climático passa por recuar no território, reconhecendo a falta de engenho para travar a força do mar e dos céus. Para um política energética sustentável, este partido político propõe, entre outros pontos: um plano sério de adaptação às alterações climáticas, ao nível das cidades, florestas, saúde e orla costeira; medidas de proteção e prevenção da orla costeira ao nível da construção, da

⁷⁴ Disponível em http://www.pcp.pt/sites/default/files/documentos/programa_eleitoral_pcp_legislativas_2015.pdf. Consultado em 10 de maio de 2016.

⁷⁵ Disponível em <http://www.osverdes.pt/pages/eleicoes-legislativas-2009/manifeto-eleitoral.php>. Consultado em 9 de maio de 2016.

⁷⁶ Disponível em <http://www.osverdes.pt/pages/eleicoes-legislativas-2011/manifeto-eleitoral.php>. Consultado em 9 de maio de 2016.

⁷⁷ Disponível em http://www.osverdes.pt/media/eleicoes/Legislativas_2015/Manifesto_PEV_Legislativas2015.pdf. Consultado em 9 de maio de 2016.

restrição na faixa litoral e a necessidade de parar com as extrações de inertes a montante, por forma a não inviabilizar a alimentação de praias. Refere-se que a aplicação de políticas neoliberais, fragiliza a economia, em setores produtivos, como a agricultura familiar e a pesca artesanal, impedindo o escoamento dos produtos nacionais, destruindo emprego, nas micro, pequenas e médias empresas. Desacordo com políticas que conduzem à perda de soberania, como a alimentar, por obediência cega dos Governos (PSD/CDS/PS) à Política Agrícola Comum (PAC), à PCP e aos acordos de livre comércio estabelecidos no âmbito da UE.

Importa ainda assegurar a soberania sobre os recursos marinhos nacionais e sobre a ZEE Portuguesa e apoiar e promover as artes de pesca tradicionais, que se apresentam como menos prejudiciais para os ecossistemas marinhos

5.6. O mar nos programas eleitorais do PS

Em 2009 no programa eleitoral do Partido Socialista (PS)⁷⁸ (anexo Q), inscreve-se que quanto ao mar em geral, visam-se entre outros pontos: dinamizar a execução da ENM; prioridade ao projeto de extensão da PC, ordenamento do espaço marítimo; iniciativas de sensibilização do tema mar; incentivar a iniciativa empresarial relacionada com o mar para criação de um *cluster*; criação de marcas distintivas e certificações de qualidade que valorizem e diferenciem os produtos portugueses; promover a investigação científica e tecnológica; assumir os portos nacionais como porta atlântica da Europa; desenvolver o transporte marítimo aumentando a carga até 50%; criação da marca “Portos de Portugal”; incrementar a integração dos Portos com as cidades e populações. No âmbito da construção e reparação navais, programa de estímulo à modernização, reconversão e criação de estaleiros navais.

Para a área das pescas, aquacultura e indústria de pescado, o programa eleitoral, preconiza entre outros: atenção quanto à sustentabilidade dos recursos e das atividades de pesca e questões sociais, laborais, e ambientais; programa “pesca local”, incremento na competitividade, reconfiguração e consolidação da indústria de transformação do pescado; *cluster* de aquacultura, *inshore* e *offshore*, em águas salgadas e doces,

É referida no documento, a importância de executar a ENGIZC, com ênfase na gestão de riscos, requalificação das praias, e articulação com a EMN. Atenção ainda para a biodiversidade marinha, com o alargamento da rede de áreas marinhas protegidas, na costa e no alto mar. Exploração de recursos energéticos renováveis como a energia das ondas e eólica marítima.

Em 2011 no programa eleitoral do PS⁷⁹ (anexo Q), aponta-se para uma política de valorização do setor exportador e valorização do mar. Na aquicultura e pescas: concluir a reforma da PCP; implementar o PROMAR; apostar na fileira do pescado e internacionalização das empresas do setor com vista a redução da importações e aumento das exportações. Criar

⁷⁸ Disponível em http://especial.imgs.sapo.pt/multimedia/pdf/Programa_de_Governo_do_PS.pdf. Consultado em 4 de maio de 2016.

⁷⁹ Disponível em <https://jpn.up.pt/pdf/PS.pdf>. Consultado em 4 de maio de 2016.

programas que conduzam à desburocratização, como o *Simplex* mar. Desenvolvimento dos portos com, incremento da eficiência, alargamento dos *hinterlands*, com o potenciar da sua função e capacidade exportadora e inclusão nas cadeias logísticas internacionais. Nos transportes e comunicações, esforço de modernização das infraestruturas portuárias e de transporte ferroviário. Criação de um museu dedicado às Descobertas Marítimas e à Expansão da Cultura Portuguesa no Mundo.

No programa eleitoral do PS⁸⁰ de 2015 (anexo Q), avança-se como causa: Mar: uma aposta no futuro. Duas fachadas (a atlântica e a peninsular) de igual modo dignas. No caso da fachada atlântica, a extensão da PC transforma a noção de território, face a um dos maiores espaços de soberania e jurisdição nacional. Os espaços marítimos, sob soberania e jurisdição nacional, constituem um dos principais ativos para o futuro desenvolvimento do país. Afirma-se que será criado o “Fundo Azul” para o desenvolvimento da economia do mar e refere-se a importância de um papel liderante na economia e Crescimento Azul, transformando potencial em crescimento e emprego, assentes no princípio de sustentabilidade. Procura-se um melhor ordenamento do mar. Defender e potenciar o litoral, e incentivar as atividades marítimas. São ainda abordados outros tópicos como o aproveitar e proteger os recursos genéticos marinhos, tal como o Programa Dinamizador das Ciências e Tecnologias do Mar.

Explorar e articular a interação Mar-Ar, fomentar a presença no mar, bem como exercer a autoridade relativamente aos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional.

No programa em análise, aposta-se nas atividades económicas tradicionalmente ligadas ao mar, e na procura de novas áreas de excelência e de criação de oportunidades de negócio que conduzam à emergência de emprego qualificado, ao incremento das exportações e a reconversão de áreas em declínio em indústrias marítimas emergentes. Entende-se ainda que se deve valorizar a pesca e as atividades económicas a ela ligadas, com por exemplo: uma gestão sustentável dos recursos pesqueiros da ZEE; desenvolvimento do setor da transformação de pescado, criação de marca para o pescado Português; condições de segurança e de operacionalidade das infraestruturas portuárias relacionadas com a pesca; apoio para aquisição da primeira embarcação por parte de jovens pescadores; parcerias entre organizações de pescadores e organismos científicos independentes; reforço das organizações de produtores; incrementar relações bilaterais de pesca com Espanha, Noruega e Canadá. Definição e ordenamento de zonas destinadas à aquicultura e lançamento de um programa de aquicultura *offshore*.

Entende-se que o país deve afirmar-se como uma potência, não só na área portuária e logística, mas também no transporte marítimo. Propõe-se um plano de modernização e aumento da capacidade das infraestruturas portuárias, e também das ligações ferroviárias aos *hinterlands*

⁸⁰ Disponível em <http://www.dn.pt/DNMultimedia/DOCS+PDFS/programaeleitoral-PS-legislativas2015.pdf>. Consultado em 4 de maio de 2016.

européus, neste caso dando prioridade à ligação do porto de Sines à rede ferroviária. Já nos transportes marítimos, a proposta vai no sentido da sua promoção, com: aumentar o número de navios com pavilhão nacional, dotando Portugal de uma oferta de capacidade de carga, diminuindo a dependência e aumentando o emprego; melhorar também as condições de acesso à cabotagem insular e ao transporte inter-ilhas; fomentar o transporte marítimo de curta distância e as “Autoestradas do Mar”.

Ainda no âmbito do mar, o desenvolvimento de um espaço de cooperação multifacetado da CPLP.

Também se inscreve no documento a necessidade de desburocratizar, com o programa *Simplex* do mar.

5.7. O mar nos programas eleitorais do PSD

Em 2009 no programa eleitoral do Partido Social Democrata (PSD)⁸¹ (anexo R), afirma-se que se orientará o investimento público no sentido de dinamizar a economia do futuro. Incentivo para a iniciativa privada em setores fundamentais, energia, agricultura, economia do mar e turismo. Produção de conhecimento e desenvolvimento sustentável da economia do mar, como produtor de recursos naturais, fonte de energia, de minerais, de alimentos e de biotecnologia.

Quanto às pescas, constata-se no documento que se rejeita a política de abandono do setor e que se apoia a aquicultura e a transformação dos produtos do mar. Incentivo à renovação e modernização da frota e à valorização e qualificação dos recursos humanos. Adoção de uma política que vise a sustentabilidade do setor das pescas, através de medidas para a recuperação e estabilização da produção pesqueira, e gestão dos recursos e procurando também o acesso da frota portuguesa a novos pesqueiros.

Regista-se no programa eleitoral que se aposta numa política de transportes marítimos, portos e logística, com base na gestão da rede portuária numa lógica de plataformas logísticas integradas, com infraestruturas de penetração rodoviária e ferroviária. Caso necessário, acesso a parcerias com agentes económicos privados. Promoção do papel económico das indústrias de defesa nacional, como por exemplo na construção naval.

Propõe-se a produção, financeiramente sustentável, de energias renováveis (solar, hídrica, eólica e energia das ondas).

Também se propõe um incremento da ação da Marinha de Guerra no âmbito da modernização estratégica e do apoio sustentado ao conhecimento científico e tecnológico do mar.

Avança-se ainda com a procura de salvaguarda da biodiversidade, não descurando uma vigilância eficaz. Também se aposta na gestão integrada do Oceano e do Litoral, evitando dispersão de competências entre entidades, e com articulação entre políticas. Uma política de

⁸¹ Disponível em <http://static.publico.pt/docs/politica/programalegislativaspsd.pdf>. Consultado em 4 de maio de 2016

ambiente, que se afirme como impulsionadora do desenvolvimento sustentável, sendo transversal a todos os setores.

O programa eleitoral do PSD⁸², de 2011 (anexo R), assume o mar, como aposta estratégica nacional. Pretende-se incrementar uma visão cultural de que o mar muda o Conceito Estratégico do país, bem como o paradigma central da economia nacional, passando de um país pequeno e periférico da Europa, para um país grande e central no Mundo. O mar é entendido como fator de diferenciação e reconhecimento no mundo, com o qual os portugueses se identificam.

Entende-se a necessidade do aproveitamento do elevado potencial de crescimento das atividades ligadas ao mar, devido aos efeitos diretos e multiplicadores associados. Inscreve-se uma lógica de *hipercluster*, com planos de sustentação imediata, e planos de alimentação para diversas áreas relativas ao mar. O documento, no setor das pescas avança com diversos pontos, como: acompanhar a PCP, defendendo o interesse de Portugal: acelerar a execução do PROMAR, desenvolver ações junto da UE e com países com quem Portugal tenha relações bilaterais para promover planos de pesca que sejam adequados. Além das pescas, incentiva-se também o desenvolvimento da aquicultura e indústria do pescado.

Dá-se prioridade aos investimentos nos portos, sinergias entre os portos, melhoria de produtividade, redução de custos, e preços mais competitivos. Renegociação de contratos de concessão. Concessão a privados para diminuir esforço financeiro do Estado. Terminais de cruzeiro atrativos em portos onde se justifique. Ações para que Portugal acompanhe o movimento europeu de transferência das cargas de mercadoria, em longas distâncias, de modo rodoviário para os modos ferroviário e marítimo. Aposta nestes modos, também, no transporte para a Europa. Transporte multimodal, na definição dos corredores logísticos para o mercado Ibérico e Europa, com interligação entre os principais portos nacionais e as plataformas logísticas. Incentivar também a Construção e Reparações Navais, no âmbito dos planos de sustentação imediata.

Plasma ainda este documento de 2011, a necessidade de ordenar, proteger e valorizar o litoral, tal como a importância de ordenar, proteger e valorizar o espaço marítimo. Coordenar e integrar políticas e interesses ambientais e de sustentabilidade, noutras políticas e estratégias setoriais.

Em 2015, no programa eleitoral do PSD/CDS (Coligação Portugal à Frente)⁸³ (anexo R), aponta-se para o afirmar a liderança na política do mar e no desenvolvimento da economia azul. Apresenta uma visão para a política do mar e dos oceanos, assente numa perspetiva multidisciplinar. Tal como surge na revisão da ENM, no seu alinhamento em tempo e objetivos e na assunção de que, até 2020, se deve aumentar em 50% o contributo da economia azul para o PIB português. Na área da economia do mar, incrementar as atividades de emprego e formação

⁸² Disponível em http://www.psd.pt/ficheiros/dossiers_politicos/dossier1389616993.pdf. Consultado em 4 de maio de 2016

profissional. Assumir a cobertura das importações dos produtos da pesca para 75% em 2020. Ainda, com meta temporal para esse ano, investimento produtivo no setor das pescas, transformação do pescado e aquicultura de 1000 milhões de euros, suportado pelo programa operacional Mar2020.

O programa na área das pescas, refere entre outros pontos, a importância de promover uma gestão eficaz e sustentável das espécies piscícolas nas águas nacionais, como inscrito nos acordos bilaterais e face à PCP, com envolvimento da comunidade científica e dos agentes do setor. Também se procura fomentar a transparência e a simplificação na produção de pescado, em zonas de aquicultura. Assumir o Programa nacional de avaliação sistemática dos recursos naturais marinhos e intensificar a internacionalização da fileira da indústria transformadora e conserveira, que já exporta um valor superior a 900 milhões de euros.

O programa inscreve que se deve afirmar Portugal como o *Hub* Logístico do Atlântico. Nos últimos quatro anos, os portos portugueses cresceram cerca de 30% e teve lugar um conjunto de reformas dos sistemas logístico e portuário. Deve ser simplificado o tarifário com a consolidação das diversas taxas num único valor. Abrir a atividade de pilotagem à iniciativa privada, de modo progressivo. Em termos geoestratégicos, criação de uma plataforma portuária da CPLP, tendo como missão essencial um aumento de trocas comerciais, bem como o desenvolvimento de novas rotas de comércio internacional.

Face à necessidade de proteger, ordenar, recuperar e valorizar a orla costeira, o programa eleitoral realça alguns pontos para futura ação, como: implementar a ENGIZC 2020 e definir um novo modelo de governança para o litoral; planeamento resiliente e definição de novas opções de ordenamento no enquadramento da nova geração dos POC; mapas de vulnerabilidade e programa de monitorização global do sistema costeiro; intensificação da fiscalização; projetos de gestão sistémica de sedimentos, procurando a reposição do ciclo sedimentar natural;

5.8. Síntese e conclusões

Dos assuntos focados nos programas eleitorais, mais uma vez, a ênfase, na análise, vai sobretudo para as pescas, portos e transportes marítimos, analisando também alguns pontos relativos à construção e reparação naval, ao ambiente, investigação e ordenamento. Quanto à negociação das pescas com a UE ou por acordos bilaterais, não surgem nos programas divergências de fundo entre PS e PSD, sendo que o CDS/PP defende uma posição forte e intransigente nas negociações da PCP, sobretudo quanto a quotas, afirmando que as pescas devem ser melhor negociadas em Bruxelas. Já o PCP pede uma profunda alteração da Política Comum de Pescas para promover a modernização, sustentabilidade e o futuro da atividade das pescas, com o controlo nacional da ZEE. Quanto ao PEV aborda as políticas que conduzem à

⁸³ Disponível em <http://www.dn.pt/DNMultimedia/DOCS+PDFS/Portugal%20%C3%80%20Frente%20-%20Agora,%20Portugal%20pode%20mais.pdf>. Consultado em 2 de maio de 2016.

perda da soberania, como a alimentar, por obediência cega dos Governos (PSD/CDS/PS) à PAC, à PCP e aos acordos de livre comércio estabelecidos no âmbito da UE. O programa do PAN não aborda matérias relativas às pescas e no âmbito do mar, apenas faz referência a questões de ordenamento, investigação e ambientais.

Quanto à aplicação do PROMAR, e outros fundos comunitários, não entendem nos programas divergências de fundo, entre os vários partidos.

Os programas também não apresentam divergências de fundo, face à necessidade de valorizar a pesca e as atividades económicas a ela ligadas, a competitividade, a investigação, ou a gestão sustentável dos recursos pesqueiros da ZEE. O PCP também observa as pescas como modo de garantir a soberania alimentar (tal como o BE o PEV), assume a defesa da pesca costeira nacional (especialmente para a pesca artesanal), inscrevendo a garantia de um rendimento mínimo nas unidades de pesca artesanal, através da criação de um seguro adequado. Já para o PEV, a aplicação de políticas neoliberais, fragiliza a economia, em setores produtivos, como a pesca artesanal, devendo-se apoiar e promover as artes de pesca tradicionais, que se apresentam como menos prejudiciais para os ecossistemas marinhos. O BE defende também, entre outros pontos, a promoção da dignidade, a segurança e os rendimentos dos pescadores.

No que diz respeito à aquicultura, entende-se ser uma atividade consensual entre os partidos, tendo o PCP inscrito o apoio à aquicultura, mas sem a transformar na alternativa à pesca tradicional.

Consenso também parece existir quanto à importância da indústria/transformação do pescado, apostando-se na sua competitividade e internacionalização. Entre outras medidas, o PS aborda a criação de marca para o pescado português, o PCP o apoio à indústria conserveira e a promoção das conservas portuguesas.

Nos principais partidos, de novo, é consensual a necessidade de desenvolvimento portuário, abertura e alargamento de mercados, melhorando a competitividade e simplificando processos, bem como das ligações para transporte multimodal que estes devem ter associadas. O PSD, vê a necessidade de abrir a atividade de pilotagem à iniciativa privada de modo progressivo, bem como, noutras atividades, a concessão a privados para diminuir esforço financeiro do Estado. O CDS/PP também defende política integrada para o setor portuário, para assegurar que os portos interajam, tal como o PCP defende a complementaridade entre os portos, no entanto este afirma a necessidade de assegurar a presença e controlo do Estado. O PS aborda a marca “Portos de Portugal”, o alargamento dos *hinterlands* e inscreve ainda a necessidade de incrementar a integração dos portos com as cidades e populações.

Nos transportes marítimos, PS e CDS apresentam, nos seus programas, propostas menos genéricas e mais objetivas. Desenvolver o transporte marítimo aumentando a carga até 50%; fazendo a sua promoção, Bem como aumentar o número de navios com pavilhão nacional, dotando Portugal de uma oferta de capacidade de carga, diminuindo a dependência, no caso do

PS. Já para o CDS/PP, apostar nos navios de pavilhão português, estabelecendo condições favoráveis ao seu desenvolvimento, melhorado a capacidade de oferta e a competitividade no mercado global. Sendo que este partido aposta também no setor privado, com o estimular e desenvolver uma classe de armadores e fomentar também um *cluster* de armadores, em Portugal, que induzirá a capacidade de intervir no meio do transporte de mercadorias a nível mundial. No caso do PCP, propõe um programa nacional para o relançamento da Marinha Mercante nacional; o incentivo ao transporte de mercadorias por ferrovia e também pelo modo fluvial e marítimo. Propõe ainda, desenvolver a Marinha Mercante através da criação de uma empresa pública de transporte marítimo e de drenagens. O PSD defende, entre outros pontos, uma aposta nos modos ferroviário e marítimo no transporte para a Europa.

No âmbito da construção e reparação navais, o CDS/PP entende em 2009, que os ENVC se encontravam numa situação deplorável; estando a construção naval em risco de perder as suas capacidades. Inscreve também, já em 2011, a necessidade de promoção de novas atividades na componente da construção e reparação naval, defendendo ainda, que face à rede de armadores nacionais que se procura promover e que necessitará de condições de apoio ao seu estabelecimento, deve-se condicionar tal apoio à obrigação de construção dos seus navios em estaleiros portugueses. Também entende este partido que se devem aumentar as capacidades de controlo e policiamento do espaço marítimo nacional, e que tal deve ser efetuado pelas novas capacidades em construção nos ENVC. Já o PCP também propõe a necessidade da reanimação de, entre outras, a indústria de construção e reparação naval. O PS aborda um programa de estímulo à modernização, reconversão e criação de estaleiros navais. Também o PSD prevê a promoção do papel económico das indústrias de defesa nacional, como por exemplo na construção naval, bem como em 2011, refere a necessidade de se incentivar a Construção e Reparações Navais, no âmbito dos planos de sustentação imediata.

Quanto ao ambiente e ao ordenamento, todos os partidos políticos reconhecem a importância, mas também a vulnerabilidade da Zona Costeira e do Litoral (são comuns os termos: defender, valorizar, ordenar, proteger e valorizar esta áreas) e avançam com propostas, como: executar a ENGIZC, com ênfase na gestão de riscos, requalificação das praias, e articulação com a EMN (PS); implementar a ENGIZC 2020 / definir um novo modelo de governança para o litoral / planeamento resiliente e definição de novas opções de ordenamento no enquadramento da nova geração de POC / mapas de vulnerabilidade e programa de monitorização global do sistema costeiro (PSD); aumento da vulnerabilidade da orla costeira, com associação ao aumento do nível médio das águas do mar / medidas de proteção e prevenção da orla costeira ao nível da construção, da restrição na faixa litoral e parar com as extrações de inertes a montante, por forma a não inviabilizar a alimentação de praias (PEV); necessidade de discussão pública acerca das alterações climáticas, já que o aumento do nível médio do mar, pode colocar em risco 6% do litoral português, até 2100 (CDS/PP); a erosão costeira, deve ser

combatida através de: alimentação artificial das praias, a par da interdição de novas construções nas zonas de risco e nas zonas de proteção dunar /desmantelamento e descomissionamento de barragens obsoletas de maneira a libertar os sedimentos necessários à recarga natural do litoral, em especial entre o Douro e a Nazaré (BE); avançar com um programa de desmantelamento de barragens, pois estas impedem o normal e natural circuito das águas dos rios /deslocar populações em zonas costeiras ameaçadas /deve ser criado um modelo de planeamento, monitorização e financiamento relativo às ações de proteção da orla costeira de modo a minorar a erosão costeira /avançar com uma instituição-veículo, por zona costeira (PAN); plano estratégico de defesa da orla costeira (PCP).

Do mesmo modo as referências acerca da importância e necessidade de proteção dos recursos e da biodiversidade são transversais aos partidos que avançam medidas para o efeito, valorizando também a sustentabilidade.

O ordenamento e a sua necessidade no território em estudo, também são abordados e valorizados pelos partidos, sendo de referir a posição crítica do BE afirmando no programa que a nova Lei de Bases do Ambiente e a Lei de Bases do Ordenamento e da Gestão do Espaço Marítimo Nacional têm subjacente uma lógica de desregulamentação, de desproteção e também de mercantilização do ambiente.

De referir também o aproveitamento das energias renováveis, associadas ao mar, tema aceite e transversal à generalidade dos programas.

Outro ponto que conhece algum consenso entre os partidos é a necessidade de se evitar a dispersão de competências, avançando com gestão integrada do mar e do litoral.

Também de referir a proposta do BE, referente à criação de um Centro de Investigação Internacional das Ciências do Mar e das Alterações Climáticas, sediado na ilha do Faial, para promoção da investigação sobre a exploração do mar e dos fundos marinhos, de modo sustentável.

O aproveitamento das oportunidades que podem surgir com a extensão da PC também é matéria de algum consenso, tal como o é a necessidade de intensificação de fiscalização e de fomento da investigação sobre o mar, suas atividades e a zona costeira.

Quanto à economia azul, é apenas referida em 2015 pelo PS e pela coligação Portugal à frente. Já o PCP entende como válida a rejeição da PMI da UE (livros Verde e Azul).

Em síntese, da análise efetuada conclui-se que os programas/manifestos/compromissos eleitorais, analisados, abordam os assuntos do mar, por vezes com alguma profundidade, mas noutras vezes de modo incipiente. O que poderá fazer notar que o mar não é ainda um *lobby* atractivo para as forças políticas. Ainda assim aqueles que, no período analisado, o fazem de forma mais abrangente, em relação às várias áreas da economia do mar, são os dos partidos CDS, PSD, PS, e PCP, já o BE, apenas no programa de 2015 apresenta uma visão mais clara quanto ao mar, sobretudo quanto à pesca, ordenamento, investigação e ambiente. O PEV dá

sobretudo ênfase à pesca e ambiente e ordenamento, e o PAN da área do mar, aborda apenas as matérias de ordenamento, investigação e ambiental.

Existe uma lógica de consenso no que é escrito quanto à importância do mar, seu aproveitamento, e necessidade de defesa de recursos, biodiversidade e das zonas costeiras. Nalgumas situações as divergências centram-se no modo de levar a cabo essas ações.

O PEV, o BE e o PAN, que, como dito, abordam também o mar nas suas vertentes ambiental, de defesa costeira e de gestão de recursos, surgem com propostas de rutura, nalguns destes programas, como por exemplo: o desmantelamento de barragens proposto nos documentos do BE e PAN; ou o deslocar populações em zonas costeiras ameaçadas, proposto pelo PAN, ou o recuar no território face ao avanço do mar, reconhecendo a falta de engenho para travar a força do mar e dos céus, proposto pelo PEV.

Existe um modo de proceder a nível político e ideológico, Serralde, (2000), assente na diferença do tipo de despesas, face à expectativa dos eleitores. Assim os partidos associados à esquerda assumem mais despesas ao nível social, ao passo que os de direita centram essas despesas no âmbito económico-produtivo, infraestruturas e até defesa. No caso em apreço, aqui e além, tal também subjaz nalgumas propostas, sendo que também está patente nos documentos do partidos situados mais à esquerda do espetro político, a forte preocupação com as questões sociais e com a necessidade de ser o Estado, setor público, a dinamizar a atividade económica, quanto ao mar. Já os partidos situados à direita, do referido espetro, privilegiam o setor privado, como motor de alguns setores da economia do mar.

6. Síntese, Conclusões e Trabalhos Futuros

6.1. Síntese

No que concerne à problemática relacionada com a tutela dos assuntos do mar, no pós 25 de abril, enunciou-se, no capítulo introdutório, a seguinte questão, para análise: Estando previsto o alargamento futuro da Plataforma Continental (e consequentemente do Mar Português) e reconhecendo a crescente importância da economia marítima, como tem sido a evolução do setor e está o mar a ser devidamente tutelado nas suas diversas áreas, aproveitando-se assim todo o seu potencial? Como resposta à problemática, entende-se agora que importa não cair no erro de afirmar se está, ou se tem sido, bem ou mal tutelado, dada a subjetividade que a resposta encerraria. Mais do que isso, o que se deve afirmar, é o claro entendimento, retirado da investigação efetuada, de que as preocupações e o olhar atuante para este setor, quer a nível governamental, que a nível partidário, passaram por diversas fases e agora têm vindo a crescer. O tempo e as circunstâncias, afastaram Portugal do mar, numa primeira fase, mas o novo milénio veio a mudar o panorama, diminuindo este afastamento e criando condições para uma melhor relação com o mar, através da procura e aproveitamento de recursos, novos e tradicionais, melhor gestão desses recursos, mas também maior preocupação ambiental, no seu meio e para a sua envolvimento.

Quanto ao objetivo geral passou, no trabalho, por:

- Averiguar como se tem processado a evolução da tutela governamental sobre o Mar Português, nos últimos 42 anos, percebendo se este, atualmente, está a ser tutelado, com eficácia, e se são aproveitadas todas as suas potencialidades.

Foi atingido o objetivo, que foi proposto depois de definida a problemática. Ficou patente o modo como a organização da tutela, para o mar, foi variando no tempo e o modo como hoje o mar é tutelado. Observou-se também a maneira como alguns Governos, nos seus programas, se aproximaram do mar, enquanto outros procuraram o continente europeu para o centro da lógica de aplicação das suas políticas, esquecendo, ou omitindo na ação, as políticas que levassem ao aproveitamento do potencial do mar, tendo tal acontecido, sobretudo, em soluções governativas que tiveram palco antes do novo milénio.

Como síntese da investigação efetuada enuncie-se que para atingir o objetivo foi, em primeiro lugar, levada a cabo uma revisão da literatura, produção científica, e outra documentação, como programas de Governo, leis orgânicas, programas eleitorais, dados estatísticos, notícias, relatórios, artigos de opinião e estudos relevantes, baseados em autores nacionais e internacionais, no que concerne ao mar e à sua tutela, portanto à temática em análise. Para estudar e analisar o problema foi definida uma abordagem metodológica, que se mostrou eficaz, e em que, após a revisão da literatura e de feita uma primeira análise, foi elaborado um resumo na sequência da triagem feita aos programas de Governo, leis orgânicas e

programas eleitorais sobre os assuntos relativos ao mar. Ainda, depois de analisado o número de repetições de determinados termos, relativos a áreas-chave da economia do mar, mas também à geografia e território, nos programas dos Governos Constitucionais, foi elaborado um conjunto de gráficos, de onde se procurou retirar a informação sobre a evolução do acompanhamento destes assuntos ao longo destes quarenta anos, desde a tomada de posse do I Governo Constitucional em 1976.

Como afirmado no capítulo introdução, o trabalho encontra-se estruturado em três grandes áreas.

Na primeira, capítulos um e dois, foi abordada a problemática, a metodologia e apresentado um panorama geral, quer do que é o trabalho, quer do seu objetivo. Também nesta parte, capítulo dois, foi elaborado um enquadramento teórico com base na revisão seletiva da literatura, legislação e documentação. O enfoque recaiu nas áreas sob responsabilidade, jurisdição ou soberania nacional, no possível alargamento da PC, no conhecimento do que acontece no mar por parte dos portugueses, no potencial do mar nacional, na sua economia (com especial ênfase para as pescas, portos e transportes marítimos). Foi também feita uma análise da legislação, acerca da evolução das políticas e das estratégias, europeia e nacional e sobre as contribuições das organizações particulares para a informação, estudo e dinamização do mar. Analisou-se, por último, a organização atual da tutela em Portugal e em outros países da Europa, onde se observaram, três situações que mostram outras tantas configurações possíveis.

Na segunda parte, capítulos três e quatro, analisou-se a governação do mar, nos últimos 42 anos, observando-se as soluções governativas e os programas de Governo. Assim, no capítulo três, procurou-se interpretar as várias soluções governativas, para a área do mar, observando-se as organizações, nos seis Governos Provisórios no pós-25 de abril e nos vinte e um Governos Constitucionais que lideram aos destinos de Portugal, desde 1976. No capítulo quatro, a investigação recaiu sobre a análise dos programas dos sucessivos Governos (Provisórios e Constitucionais). Procurou-se saber e entender, quais as suas abordagens sobre o mar, a sua perceção sobre o que nele acontecia, as suas propostas para um melhor aproveitamento. Foi também analisada a frequência de uso de um conjunto de palavras (mar, oceano, naval, litoral, portos, pesca, entre outras) inscritas nos programas de Governo, e verificada a sua evolução (quer no número de termos, quer o conteúdo) no espaço temporal em análise.

Na terceira parte, capítulo cinco, abordou-se o teor, sobre o mar, nos programas eleitorais dos partidos políticos, com assento parlamentar desde 2009. Também neste capítulo se procurou saber e entender, quais as abordagens dos diversos partidos sobre o mar, a sua perceção sobre o que nele vai acontecendo, as suas críticas, em especial a outros partidos ou à UE e, sobretudo, quais as suas propostas para um melhor aproveitamento desta parcela do nosso território, que se reveste de grande importância e de enorme potencial.

Entende-se que a principal limitação, na execução deste estudo empírico, assenta no facto de existirem poucos trabalhos de investigação, no que se refere à evolução da governação do mar em Portugal. Também, dado o largo espectro de informação que foi produzida e a ser analisada, e face à limitação em páginas, que obriga a um condicionar da dimensão do estudo aqui presente, foram definidas estratégias e tomadas opções que, eventualmente, não potenciaram análises a outras vertentes da área da economia do mar, ou uma outra abrangência nos temas analisados, que poderiam ser também importantes. Ainda assim, entende-se que as limitações impostas, obrigaram a um resumo eficaz dos campos analisados, o que trouxe também as suas virtudes ao projeto. De referir também, a dificuldade e eventual limitação na análise em paralelo de documentos, para o mesmo efeito, de diferentes dimensões, já que se existiram programas de Governo com 262 páginas, também os houve com apenas 23 páginas, situação análoga a acontecer com os programas eleitorais.

6.2. Conclusões

Interpreta-se a elaboração desta tese, como contributo social, mas também como um processo de aprendizagem e sem dúvida, um marco na vida profissional e pessoal do investigador. Após um caminho longo, repleto de dificuldades que foram sendo sucessivamente ultrapassadas, interpreta-se agora e melhor, a realidade quanto à forma como o mar, sob jurisdição nacional, tem sido governado desde 1974. É reconhecido que o aprendido com essas mesmas dificuldades, com a pesquisa e o trabalho realizados, passa a ser instrumento que favorece no alcançar de objetivos de valorização pessoal, ajudando a encarar o futuro com otimismo e profissionalismo.

Procurou-se, com a ação desenvolvida, sobretudo, entender o *momentum* político, acerca do tema mar, que cada programa de Governo e a orgânica de cada Governo, evidenciavam no arranque de sua legislatura, desde o 25 de abril, bem como o que cada partido político, com assento parlamentar, tem preconizado para o mar, desde 2009.

Evitando análises maniqueístas, ou afirmar conclusões precipitadas que remetem para que nos anos 70 e 80 e até 90 do século vinte, os governantes não viram o “obvio” potencial do mar, optou-se por analisar os factos à luz da época, algo que se mostra decisivo num estudo destas natureza e dimensão. Tornou-se determinante refletir nas condições (sociais, económicas, políticas, etc.) presentes em cada época, de modo a efetuar uma análise justa e honesta, desprovida, tanto quanto possível, de preconceito ou ideologia política.

A conclusão do capítulo dois, acerca da situação atual do mar português, mas também o panorama europeu, face ao mar, apontou para facto de que a economia do mar, em Portugal, tem vindo a crescer nos últimos anos, que se espera duplicar o seu valor para a contribuição do PIB nos próximos anos e que entre 2010-2013, as atividades de recreio e turismo foram as que mais contribuíram para a riqueza produzida para economia do mar, tendo um maior peso do que a

pesca, os serviços marítimos, os portos ou os transportes. Conclui-se também que há muito a fazer no tocante à informação e sensibilização da população, face ao que acontece no mar e à sua importância para a economia. Quanto a configurações de tutela do mar (no seu todo), divergem em tempo e de país para país e várias tem sido as soluções, para a tutela do mar, nas sucessivas organizações de Governo que Portugal foi tendo. Em Portugal e noutros países da Europa, variadas são as arquiteturas, não necessariamente entendidas como melhores ou piores, sendo que a atual em Portugal passa pela concentração das atividades num só Ministério, o Ministério do Mar.

Já no capítulo três, na análise das Leis Orgânicas dos sucessivos Governos pós-25 de abril, conclui-se que foram diversificadas as soluções governativas, para a área do mar, nas últimas cerca de quatro décadas. A ênfase neste trabalho incidiu sobretudo sobre a tutela das pescas, e dos portos e transportes marítimos. Em três leis orgânicas de Governos Constitucionais, o mar teve um Ministério, a ele exclusivamente dedicado (nos XIX, XII e XXI Governos, 1983, 1991, 2015 respetivamente). Outras soluções relativas aos assuntos do mar (que não defesa e autoridade marítima) foram inseridas na lógica do Ministério da Defesa (programas dos XVI ao XVIII Governo Constitucionais, de 2004 a 2009). Também se verificou que as soluções mais frequentes são as de tutelar a área de portos e transportes marítimos na alçada de Ministérios ligados à economia, transportes, comunicações, equipamentos e obras públicas, enquanto a área das pescas, regra geral, é tutelada por Ministérios ligados à agricultura, com exceção dos primeiros três Governos Provisórios em que esteve tutelada pela área da economia.

Como conclusão obtida no capítulo quatro, análise aos programas dos Governos Provisórios e aos dos Governos Constitucionais, bem como com a quantificação de termos relativos ao mar inscritos nestes mesmos programas, apresentada num conjunto de gráficos, entende-se que logo após o 25 de abril houve a necessidade ideológico-social de alterar o paradigma face ao mar, tendo em conta, o terminar de uma ideologia imposta, muito iconoclasta e passadista, o fim das colónias portuguesas e a procura de melhor vida por parte da população. Neste trabalho, da leitura e interpretação dos programas de Governo, face ao mar, optou-se por uma divisão em três períodos, para as quatro décadas que nos separam deste tempo de aposta no sonho e na liberdade. Assim, no primeiro período, que vai do 25 de abril até à adesão à CEE, entende-se que é notório, já no fim da década de setenta e anos oitenta, nos programas de Governo, o afastamento, por omissão ou referência muito genérica, da matéria dos portos e transportes marítimos, se bem que o setor das pescas, muito numa abordagem económica e social, com mais ou menos intensidade, tem sempre presença. Interpreta-se também que não terá sido apenas o processo político que afastou Portugal do mar nestes anos (se bem nos programas de alguns Governos o mar foi sendo esquecido), mas também fenómenos sociais e de alteração do panorama geoestratégico português que levaram ao afastamento e declínio da relação com o mar e consequente falta de usufruto e aproveitamento económico. Com o segundo período identificado, que vai da adesão à CEE até ao início do novo

milénio, o afastamento mantém-se já que o desígnio nacional passava pela máxima proximidade às políticas da Comunidade Europeia, num tempo de aposta em infraestruturas (as autoestradas, o alcatrão e o betão) de que o país também estava carente. No mar opta-se pelo redimensionamento da frota, pela preservação de recursos, por alteração de zonas de pesca, reconhecendo-se sempre a importância social e económica das pescas. O setor marítimo-portuário não desenvolve e nele definham os transportes marítimos. No terceiro período identificado, interpreta-se a gradual aproximação ao mar, pictoricamente ilustrada no gráfico 9, a procura de sustentabilidade ou a busca e uso de novos recursos. Cresce também a preocupação sobre a necessidade de coordenação das várias áreas e entidades ligadas ao mar. Incrementa-se a preocupação e ação ambiental e de ordenamento. Nas pescas evidencia-se a preocupação com os recursos, a sustentabilidade, mas também preocupações sociais e económicas. Percebe-se a procura de melhor negociação com a Europa. Também se interpreta a busca de interligação mais forte com a indústria de transformação de pescado. O setor marítimo-portuário ganha nova importância, visível nas propostas e medidas que para ele, nos programas, emergem. Paradoxalmente, parte do que nos influenciou ao afastamento do mar, a adesão à CEE, é agora quem nos ajuda a encontrar o caminho para ele, já que a tal não são certamente alheias as políticas europeias, como a PMI. Surgem as estratégias como EMN, ou até o “mar” de oportunidades e expectativas que podem vir a ser abertos com a previsível extensão da Plataforma Continental portuguesa.

Podemos fazer uma divisão (mesmo que rudimentar) destes três períodos, face ao mar, assente em diferentes abordagens:

- Primeiro período (antes da entrada na CEE) – Abordagem tradicional, social e económica;
- Segundo período (após entrada na CEE) – Abordagem recursos, adaptação e redimensionamento;
- Terceiro período (novo milénio) – Abordagem ambiental, recursos (novos e tradicionais), procura de coordenação e competitividade económica.

No capítulo cinco análise dos programas/manifestos/compromissos eleitorais (produzidos desde as eleições legislativas de 2009), conclui-se que a abordagem aos assuntos do mar, de forma mais abrangente, em relação às várias áreas da economia do mar, surge no documentos dos partidos CDS, PCP, PS e PSD. Já o BE, apenas no programa de 2015 apresenta uma visão mais clara quanto ao mar, sobretudo quanto à pesca, ordenamento, investigação e ambiente. O PEV dá sobretudo ênfase à pesca, ambiente e ordenamento, e o PAN da área do mar, aborda as matérias de ordenamento, investigação e ambiental.

Percebe-se uma lógica de consenso, mesmo que não declarado, nos programas/manifestos/compromissos eleitorais recentes, no que é escrito quanto à importância

do mar, seu aproveitamento, e necessidade de defesa de recursos, biodiversidade e das zonas costeiras. Nalgumas situações, as divergências centram-se no modo de levar a cabo essas ações.

O PEV, o BE e o PAN, que, como referido, abordam também o mar nas suas vertentes ambiental, de defesa costeira e de gestão de recursos, surgem com propostas de rutura nalguns destes programas. Assim, por exemplo: o desmantelamento de barragens é proposto nos documentos do BE e PAN; o deslocar populações em zonas costeiras ameaçadas, é proposto pelo PAN; o recuar no território face ao avanço do mar, reconhecendo a falta de engenho para travar a força do mar e dos céus, é proposto pelo PEV.

Está também patente nos documentos do partidos situados mais à esquerda do espectro político, a forte preocupação com as questões sociais e com a necessidade de ser o Estado, setor público, a dinamizar a atividade económica, quanto ao mar. Já os partidos situados à direita, do referido espectro, privilegiam o setor privado, como motor de alguns setores da economia do mar.

Como reflexão e apreciação crítica ao que foi sendo concluído, entende-se que muito mais deveria ser feito no mar, que dele tiramos pouco valor, e que em boa verdade, na aplicação prática, os vários Governos nunca deram uma prioridade real aos assuntos do mar. Com este trabalho que, recorde-se, procurou ir ao *momentum* inicial (sobre o mar) da ação de cada um dos sucessivos Governos, em variadas situações, foi possível observar que, mesmo se na vida real se percecionasse o afastamento do mar, ainda assim, nos programas a preocupação existia e as medidas para o setor estavam lá inscritas. Então por que não se avançou ao ritmo que urgia avançar? A que se foi devendo a diferença entre o almejado e o alcançado? Como resposta e dado que não se quer nem se deseja acreditar em hipocrisia na elaboração dos programas, entende-se que não há soluções mágicas, há isso sim trabalho em prol de um objetivo comum, não cedência a *lobbies*, liderança, difusão de informação, sensibilização da população e certamente em muitos casos, apesar das eloquentes palavras inscritas nos programas, isso não aconteceu, resultando eventualmente daí o falhanço na aplicação de muitos dos objetivos propostos.

De realçar também, em jeito de reflexão, a lógica de consenso observada, nos programas/manifestos/compromissos eleitorais recentes, sobre o que é escrito quanto à importância do mar, seu aproveitamento, e necessidade de defesa de recursos, biodiversidade e das zonas costeiras. Percebendo que na prática, dadas as diferenças ideológicas, mesmo para as posições que no papel surgem como idênticas, o consenso seria difícil de alcançar, tal não deixa no entanto de funcionar como espelho real, da procura de ação no mar, por parte das elites políticas, decisoras do país. Não do país real, pois ainda há muito a fazer no respeitante a difusão da importância do mar pela população em geral.

Um outro facto digno de realce também surge na apreciação de fatores exógenos ao país. Como vimos, se a atração europeia afastou Portugal do mar durante algum tempo, também a

Europa ajudou o país a encontrar o caminho para ele. Mas seria isso por si só necessário? Não terá Portugal capacidade de olhar para o pôr-do-sol e entender, de uma vez por todas, o potencial, a todos os níveis que tem em frente do olhar?

Observou-se nos programas a constante necessidade de adaptação a políticas europeias face ao mar (com o que no essencial se concorda dado que fazemos parte organizacional). Mas por outro lado também se questiona a notória dependência dos desideratos portugueses, face aos desideratos europeus. E se a Europa, agora, face a novo desiderato, abandona-se o mar ou insistisse em reduzir-lhe a sua efetiva importância? Teria Portugal a capacidade de resiliência (não de teimosia) de continuar a procurar ativamente, no mar, uma das soluções para a sua economia ou, como catavento, de novo embarcaria em projetos para os quais apresentaria menor potencial, apesar das ajudas/fundos que poderiam chegar? Teria a nação motivações para criar parcerias efetivas e credíveis com a CPLP ou com outros mercados? Portugal lideraria outros, ou os mesmos, projetos mesmo sem o beneplácito da UE, ou perderia o seu rumo? O que prevaleceria? Conformismo, seguidismo, ou resiliência naquela que todos propalam agora como inquestionável visão de futuro, face ao potencial do mar, e onde só agora, curiosamente, alguns, entendendo-se mais iluminados, vêm o que acreditam que outros nunca tinham visto?

Fica a questão.

6.3. Recomendações

Tendo em conta aquele que é o carácter pioneiro deste trabalho não se procura, nem tal poderia acontecer, face a um conjunto de condicionantes, dar uma resposta acabada e decisiva a estas questões, há no entanto a intenção de efetuar uma abordagem exploratória.

Levando em conta o conhecimento adquirido, não se entende como pouco assertivo, propor, no âmbito académico do trabalho efetuado, um conjunto de ideias/recomendações para contribuir para um melhor aproveitamento do mar, nas suas múltiplas vertentes.

Perceber e diferenciar o que são políticas verdadeiramente nacionais face ao mar e aquelas que emergem de decisões, políticas a nível europeu, surge como recomendável. Não que umas sejam melhores ou piores que outras. Recomenda-se sobretudo que o país, mais do que chavões e termos glorificadores de novas visões sobre o mar, se entenda e ele próprio e reflita genuinamente sobre o que pretende ou pretendaria, mesmo se a direção das políticas europeias se alterassem significativamente, nestas matérias. Uma reflexão estratégica, sólida e preferencialmente com conclusões de amplo consenso que levassem a um melhor conhecimento sobre o que é Portugal, no mar, na Europa e no mundo, e sobre o que se pretende no futuro face ao mar português, tudo, num reforço de identidade e de divulgação sobre o mar. Certamente, tal ajudaria à obtenção de uma posição sólida na discussão de matérias sobre o mar, na Europa ou noutras latitudes, evitando possíveis seguidismos que, a acontecerem, potencialmente prejudicariam o país e a sua economia.

Dada a relevância do tema, não seria pois descabido, sequer utópico, que entre partidos/forças partidárias, no que é realmente estratégico, se fala-se a uma só linguagem, se avança-se com um pacto de regime, face ao mar.

Importa ainda o incremento de mecanismos de escrutínio, menos atados a compromissos e a guerras políticas, no fim e durante a legislatura, sobre se o prometido foi efetivamente cumprido. E porquê? Pois mais do que afirmar que se faz, importa é fazer.

Já que não é comumente procurada, deve-se fazer chegar a informação, ao cidadão, sobre os programas de Governo e programas eleitorais e neles sobre o que propõem sobre o mar. A título de exemplo, dado que os programas eleitorais são direcionados à população nacional, e que por vezes são elaborados programas que omitem ou relegam, para planos muito secundários, este que é vetor decisivo da economia nacional, deve-se apostar na difusão de informação sobre o mar, de modo a que uma população informada possa a ler nos programas, eleitorais e de Governo, se o que espera e deseja, se encontra vertido nos documentos. Assim em derradeiro caso, seria efetivamente efetuado um escrutino, assente em informação real sobre o que se quer para o mar, acerca do desejado, o prometido e o cumprido, por parte de toda a população portuguesa, aqui sim talvez utópico, e que teria resultados efetivos em eleições legislativas.

6.4. Trabalhos futuros

Face às limitações apresentadas e ao vasto leque de situações a serem analisadas, nesta matéria e sobre diferentes pontos de vista, propõe-se um conjunto de ações que podem ser desenvolvidas, no futuro, de modo a aprofundar o conhecimento sobre o mar e o seu Governo.

Assim um ponto de análise com interesse seria a elaboração de um trabalho, para este espaço temporal de cerca de quatro décadas, com o contrapor do que se visava em cada programa de Governo, com o que efetivamente foi alcançado, a jusante, sobre o mar, em cada legislatura. Apertar a malha de análise e observar se o que foi proposto, foi alcançado e porquê.

Também seria importante, avançar com estudos que possam aprofundar a análise sobre outras áreas da economia do mar, que não as que aqui analisadas (já que a ênfase neste trabalho incidiu sobretudo sobre pescas, portos e transportes marítimos).

Um outro ponto para futuro estudo poderá passar por investigar os programas eleitorais dos vários partidos políticos (que tiveram assento parlamentar) de 1974 até à atualidade e observar, de modo mais profundo, a evolução do pensamento político-ideológico, sobre o mar, desde o 25 de abril.

Por último seria ainda relevante um estudo de *benchmarking*, a nível europeu, analisando as medidas programáticas dos Governos de um conjunto de países marítimos e respetiva evolução de políticas nos últimos anos e no contexto da UE.

Entende-se que o levar a cabo de algumas destas propostas de investigação e sua posterior análise, certamente contribuiria para um melhor conhecimento e/ou aproveitamento do espaço mar em Portugal.

Ode ao mar (extratos)

...

Mar tenebroso!
Mar fechado e rugoso
Sobre um casto jardim adormecido!
Mar de medusas que ninguém semeia,
Criadas com mistério e com areia,
Perfeitas de beleza e de sentido!

...

Vem a sede da terra e não se acalma!
Vem a força do mundo e não te doma!
Impenitente e funda, a tua alma
Guarda-se no cristal duma redoma.

...

Uma ilusão enfuna e enxuga a vela,
Uma desilusão a rasga e molha;
Morta a magia que pintava a tela,
O mesmo olhar de há pouco já não olha.

...

Miguel Torga, *in* Odes (1946)

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Assembleia da Republica (2005). Constituição da República Portuguesa - 7ª Revisão. Lisboa, AR, Divisão de Edições.

AMT (2016). Acompanhamento do Mercado Portuário – 2016. Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, Lisboa. Disponível em http://www.amt-autoridade.pt/media/1174/amt-acompanhamento_do_mercado_portuario__abril2016.pdf. Consultado em 5 de junho de 2016.

Brázia, P. J. (2010). A marinha mercante entre 1945-1985: as grandes armadoras. Dissertação de Mestrado em História Marítima. Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Lisboa.

Cadernos de economia (2011). A Economia do Mar – Entrevista do Presidente da República. Cadernos de economia Nº95, Lisboa. Disponível em <http://www.presidencia.pt/?idc=45&idi=53130>. Consultado a 18 de janeiro 2016.

Cajarabille, V. (2009). Marinha, Armada ou Marinha de Guerra Portuguesa?. Revista da Armada nº 430, Lisboa.

Carvalho, E. (2014). Informação europeia. Newsletter – outubro 2014. Associação Industrial Portuguesa, Lisboa. Disponível em [http://www.aip.pt/irj/go/km/docs/site-manager/www_aip_pt/documentos/informacao_economica/informacao_economica/informacao_lateral/Informa%C3%A7%C3%A3o%20Europeia/Newsletter%20Informa%C3%A7%C3%A3o%20Europeia%20AIP-outubro2014%20\(v_electronica\).pdf](http://www.aip.pt/irj/go/km/docs/site-manager/www_aip_pt/documentos/informacao_economica/informacao_economica/informacao_lateral/Informa%C3%A7%C3%A3o%20Europeia/Newsletter%20Informa%C3%A7%C3%A3o%20Europeia%20AIP-outubro2014%20(v_electronica).pdf). Consultado em 14 de maio 2016.

CE (2012). Crescimento azul. Comissão Europeia, Bruxelas. Disponível em http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/blue_growth/index_pt.htm. Consultado em 5 de maio de 2016.

CE (2013). Comissão Europeia revela estratégia marítima para o Atlântico. Comissão Europeia, Bruxelas. Disponível em http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-420_pt.htm. Consultado em 14 de maio de 2016.

CE (2014). A estratégia Europa 2020 em poucas palavras. Comissão Europeia, Bruxelas. Disponível em http://ec.europa.eu/europe2020/europe-2020-in-a-nutshell/index_pt.htm. Consultado em 14 de março de 2016.

Cunha, T. (2011). Portugal e o Mar. Ed. Fundação Francisco Manuel dos Santos, Lisboa.

DGPM/INE (2014). CSM -Conta Satélite do Mar. Direção geral de política do Mar e Instituto nacional de Estatística Lisboa. Disponível em <http://www.dgpm.mam.gov.pt/Documents/Conta%20Satélite%20do%20Mar-PT.pdf>. Consultado em 12 de abril 2016.

EMEPC (2015). A visão da EMEPC. Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental, Lisboa. Disponível em <http://www.emepc.pt/quem-somos-emepc/visao>. Consultado em 24 de abril 2016.

EU (2007). Livro Verde sobre uma política marítima. União Europeia. Disponível em <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=URISERV%3A166029> Consultado em 1 de maio de 2016.

INE (2011). Censos 2011. Instituto Nacional de Estatística, Lisboa. Disponível em http://censos.ine.pt/xportal/xmain?xpgid=censos2011_apresentacao&xpid=CENSOS. Consultado em 15 de abril de 2016.

INE (2013). Influência do Mar na atividade económica. Instituto Nacional de Estatística, Lisboa. Disponível em https://www.ine.pt/ngt_server/attachfileu.jsp?look_parentBoui=208124741&att_display=n&att_download=y. Consultado em 18 de abril de 2016.

INE (2016). Conta satélite do Mar 2010-2013. Instituto Nacional de Estatística, Lisboa. Disponível em https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_destaques&DESTAQUES_dest_boui=261965629&DESTAQUESmodo=2. Consultado em 7 de junho de 2016.

INE (2016). Estatísticas da pesca 2015. Instituto Nacional de Estatística, Lisboa. Disponível em https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_publicacoes&PUBLICACOESpub_boui=261842006&PUBLICACOESmodo=2. Consultado em 6 de maio de 2016.

MAM/DGPM (2014). Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020. Direção-Geral de Política do Mar do Ministério da Agricultura e do Mar, Lisboa. Disponível em http://www.dgpm.mam.gov.pt/Documents/ENM2013_2020.pdf. Consultado em 18 de abril de 2016.

Manuelito, C. (2014). O mar português contributos de Portugal para a manutenção da arquitetura de segurança do atlântico norte. Dissertação de Mestrado em Ciência Política e Relações Internacionais, especialização em Relações Internacionais. Universidade Católica - Instituto de Estudos Políticos, Lisboa.

MDN (2009). Projecto EMEPC. Ministério da Defesa Nacional, Lisboa.

MOPTC (2006). Orientações Estratégicas para o Setor Marítimo Portuário. Ministério das Obras Publicas Transportes e Comunicações, Lisboa.

Pacheco, M. B. (2013). A Geografia Marítima de Portugal, in Seminário do Mar Ciência e Visão Estratégica. Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, Lisboa.

Parlamento Europeu (2016). Ajudas ao setor das pescas. Parlamento Europeu, Bruxelas. Disponível em http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/pt/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.3.4.html. Consultado em 5 de maio 2016

PWC (2015). LEME – Barómetro PwC da Economia do Mar – 2014. Pricewaterhousecoopers, Lisboa. Disponível em http://www.pwc.pt/pt_PT/pt/publicacoes/imagens/leme/pwc_leme_2015.pdf. Consultado em 2 de março 2016.

PWC (2016). LEME – Barómetro PwC da Economia do Mar – 2015. Pricewaterhousecoopers, Lisboa. Disponível em <http://www.pwc.pt/pt/publicacoes/leme/portugal/pwc-leme-portugal-2016.pdf>. Consultado em 20 de maio 2016.

Rodrigues L. (2012). Do programa do Governo. Universidade Lusíada - Direito, Lisboa.

SAER (2009). O Hypercluster da Economia do Mar - Um domínio de potencial estratégico para o desenvolvimento da economia portuguesa. SAER/ACL, Lisboa.

Salvador, R. (2010). Os Clusters marítimos. Revista de Marinha, Lisboa. Disponível em http://revistademarinha.com/index.php?option=com_content&view=article&id=1497:clusters-maritimos&catid=106:marinha-mercante&Itemid=390. Consultado a 1 de maio de 2016.

Serralde S. (2000). El ciclo político presupuestario en las cc.aa. españolas (1984-1994), VII Encuentro de Economía Pública: hacienda pública y recursos humanos, Zaragoza.

Simões, B. (2014). Política Marítima Integrada da União Europeia: Origem e Desenvolvimentos Recentes. Maria scientia, Revista Científica Eletrónica, 81, 49.61. Universidade Católica Portuguesa - Instituto de Estudos Políticos, Lisboa. Disponível em http://www.iep.lisboa.ucp.pt/resources/Documentos/LIAM/Maria%20Scientia_n8.pdf. Consultado em 7 de maio de 2016.

Torga, Miguel (2007). Poesia Completa – Vols. I: e II. Publicações Dom Quixote, Lisboa.

LEIS ORGÂNICAS E OUTRA LEGISLAÇÃO

Decreto-Lei n.º203/74, de 15 de maio: Define o programa do I Governo Provisório e estabelece a respetiva orgânica-

Decreto-Lei n.º49 078/1969, de 25 de junho: Aprova a orgânica da Direcção-Geral dos Serviços de Fomento Marítimo.

Decreto-Lei n.º 251-A/2015 de 17 de dezembro: Aprova a Lei Orgânica do XXI Governo Constitucional.

Decreto-Lei n.º 41-A/78, de 7 de março: Aprova a Lei Orgânica do II Governo Constitucional.

Decreto-Lei n.º 300-A/78, de 30 de setembro: Aprova a Lei Orgânica do III Governo Constitucional.

Decreto-Lei n.º 448/78, de 30 de dezembro: Aprova a Lei Orgânica do IV Governo Constitucional.

Decreto n.º 683-A/76, de 10 de setembro: Aprova a Lei Orgânica do I Governo Constitucional.

Decreto-Lei n.º 386/79, de 19 de setembro: Aprova a Lei Orgânica do V Governo Constitucional.

Decreto-Lei n.º 3/80, de 7 de fevereiro: Aprova a Lei Orgânica do VI Governo Constitucional.

Decreto-Lei n.º 28/81, de 12 de fevereiro: Aprova a Lei Orgânica do VII Governo Constitucional.

Decreto-Lei n.º 290/81, de 14 de outubro: Aprova a Lei Orgânica do VIII Governo Constitucional.

Decreto-Lei n.º 344-A/83, de 25 de julho: Aprova a Lei Orgânica do IX Governo Constitucional.

Decreto-Lei n.º 497/85, de 17 de dezembro: Aprova a Lei Orgânica do X Governo Constitucional.

Decreto-Lei n.º 329/87, de 23 de setembro: Aprova a Lei Orgânica do XI Governo Constitucional.

Decreto-lei n.º 451/91, de 4 de dezembro: Aprova a Lei Orgânica do XII Governo Constitucional.

Decreto-Lei n.º 296-A/95, de 17 de novembro: Aprova a Lei Orgânica do XIII Governo Constitucional.

Decreto-Lei n.º 474-A/99, de 8 de novembro: Aprova a Lei Orgânica do XIV Governo Constitucional.

Decreto-Lei n.º 120/2002 de 3 de maio: Aprova a Lei Orgânica do XV Governo Constitucional.

Decreto-Lei n.º 215-A/2004 de 3 de setembro: Aprova a Lei Orgânica do XVI Governo Constitucional.

Decreto-Lei n.º 79/2005, de 15 de abril: Aprova a Lei Orgânica do XVII Governo Constitucional.

Decreto-Lei n.º 321/2009, de 11 de dezembro: Aprova a Lei Orgânica do XVIII Governo Constitucional.

Decreto-Lei n.º 86-A/2011, de 12 de julho: Aprova a Lei Orgânica do XIX Governo Constitucional.

Decreto-Lei n.º 249-A/2015 de 9 de novembro: Aprova a Lei Orgânica do XX Governo Constitucional.

Decreto-Lei n.º 251-A/2015 de 17 de dezembro: Aprova a Lei Orgânica do XXI Governo Constitucional.

Decreto n.º 16.399/29, de 22 de janeiro: Passa para o Ministério da Marinha todos os serviços relativos ao fomento marítimo existentes noutros departamentos da administração pública.

Decreto-Lei n.º 36 081/46, de 31 de dezembro: Reorganiza o Ministério da Marinha.

Decreto-Lei n.º 240/74, de 5 de junho: Cria, no Ministério da Coordenação Económica, a Secretaria de Estado das Pescas, em substituição do lugar de Subsecretário de Estado das Pescas.

Decreto-Lei n.º 338/74, de 18 de julho: Separa o Ministério da Coordenação Económica, em dois Ministérios: o Ministério das Finanças e o Ministério da Economia.

Decreto-Lei n.º 158-A/75, de 26 de março: Introdz alteraçõs na estrutura do III Governo.

Decreto-Lei nº300/84 de 7 de setembro: Define a orgânica do sistema da autoridade marítima.

Decreto-Lei nº191/84 de 8 junho: Introdz alteraçõs ao Decreto-Lei n.º 282/76, de 20 de Abril (determina que o quadro do pessoal dos Serviços de Polícia e de Transportes da Marinha, criado pelo Decreto-Lei n.º 190/75 e constituído por pessoal militarizado, passe a designar-se quadro do pessoal militarizado da Marinha).

Decreto-lei 49/93, de 26 de fevereiro: Aprova a Orgânica da Marinha e SAM na Marinha, até entrar em vigor o respetivo diploma regulamentar.

Despacho do Ministro da Marinha n.º 11/73, de 29 de janeiro. Cria o Serviço de Combate à Poluição do Mar por Hidrocarbonetos.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 128/2005, de 10 de agosto. Cria a Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 163/2006, de 12 de dezembro. Aprova a primeira Estratégia Nacional para o Mar.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 12/2014, de 23 de janeiro: Adota a Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020.

PROGRAMAS DE GOVERNO

Programa do I Governo Provisório. Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-provisorios/gp01/programa-do-governo/programa-do-i-governo-provisorio.aspx>. Consultado em 12 de abril de 2016.

Programa do II Governo Provisório. <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-provisorios/gp02/programa-do-governo/programa-do-ii-governo-provisorio.aspx>. Consultado em 12 de abril de 2016.

Programa do III Governo Provisório. Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-provisorios/gp03.aspx>. Consultado em 14 de abril de 2016.

Programa do IV Governo Provisório. Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-provisorios/gp04/programa-do-governo/programa-do-iv-governo-provisorio.aspx>. Consultado em 14 de abril de 2016.

Programa do V Governo Provisório. Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-provisorios/gp05/programa-do-governo/programa-do-v-governo-provisorio.aspx>. Consultado em 14 de abril de 2016.

Programa do VI Governo Provisório. Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-provisorios/gp06/programa-do-governo/programa-do-vi-governo-provisorio.aspx>. Consultado em 14 de abril de 2016.

Programa do I Governo Constitucional. Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais/gc01/programa-do-governo/programa-do-i-governo-constitucional.aspx> Consultado em 15 de abril de 2016.

Programa do II Governo Constitucional. Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais/gc02/programa-do-governo/programa-do-ii-governo-constitucional.aspx>. Consultado em 16 de abril de 2016.

Programa do III Governo Constitucional. Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais/gc03/programa-do-governo/programa-do-iii-governo-constitucional.aspx>. Consultado em 22 de abril de 2016.

Programa do IV Governo Constitucional. Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais/gc04/programa-do-governo/programa-do-iv-governo-constitucional.aspx>. Consultado em 23 de abril de 2016.

Programa do V Governo Constitucional. Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais/gc05/programa-do-governo/programa-do-governo-constitucional-5.aspx>. Consultado em 24 de abril de 2016.

Programa do VI Governo Constitucional. Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais/gc06/programa-do-governo/programa-do-vi-governo-constitucional.aspx>. Consultado em 26 de abril de 2016.

Programa do VII Governo Constitucional. Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais/gc07/programa-do-governo/programa-do-vii-governo-constitucional.aspx>. Consultado em 26 de abril de 2016.

Programa do VIII Governo Constitucional. Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais/gc08/programa-do-governo/programa-do-viii-governo-constitucional.aspx>. Consultado em 26 de abril de 2016.

Programa do IX Governo Constitucional. Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais/gc09/programa-do-governo/programa-do-ix-governo-constitucional.aspx>. Consultado em 26 de abril de 2016.

Programa do X Governo Constitucional. Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais/gc10/programa-do-governo/programa-do-x-governo-constitucional.aspx>. Consultado em 27 de abril de 2016.

Programa do XI Governo Constitucional. Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais/gc11/programa-do-governo/programa-do-xi-governo-constitucional.aspx>. Consultado em 27 de abril de 2016.

Programa do XII Governo Constitucional. Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais/gc12/programa-do-governo/programa-do-xii-governo-constitucional.aspx>. Consultado em 27 de abril de 2016.

Programa do XIII Governo Constitucional. Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais/gc13/programa-do-governo/programa-do-xiii-governo-constitucional.aspx>. Consultado em 28 de abril de 2016.

Programa do XIV Governo Constitucional. Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais/gc14/programa-do-governo/programa-do-xiv-governo-constitucional.aspx>. Consultado em 28 de abril de 2016.

Programa do XV Governo Constitucional. Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais/gc15/programa-do-governo/programa-do-xv-governo-constitucional.aspx>. Consultado em 28 de abril de 2016.

Programa do XVI Governo Constitucional. Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais/gc16/programa-do-governo/programa-do-xvi-governo-constitucional.aspx>. Consultado em 30 de abril de 2016.

Programa do XVII Governo Constitucional. Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais/gc17/programa-do-governo/programa-do-xvii-governo-constitucional.aspx>. Consultado em 30 de abril de 2016.

Programa do XVIII Governo Constitucional. Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais/gc18/programa-do-governo/programa-do-governo-constitucional-18.aspx>. Consultado em 1 de maio de 2016.

Programa do XIX Governo Constitucional. Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais/gc19/programa-governo/programa-governo.aspx>. Consultado em 1 de maio de 2016.

Programa do XX Governo Constitucional. Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais/gc20/prog-gc20/prog-gc-20/prog-gc-20.aspx>. Consultado em 1 de maio de 2016.

Programa do XXI Governo Constitucional. Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/prog-gc21/20151127-programa.aspx>. Consultado em 2 de maio de 2016.

PROGRAMAS ELEITORAIS

Programa eleitoral do PS – 2009. Disponível em http://especial.imgs.sapo.pt/multimedia/pdf/Programa_de_Governo_do_PS.pdf. Consultado em 4 de maio de 2016.

Programa eleitoral do PS – 2011. Disponível em <https://jpn.up.pt/pdf/PS.pdf>. Consultado em 4 de maio de 2016.

Programa eleitoral do PS – 2015. Disponível em <http://www.dn.pt/DNMultimedia/DOCS+PDFS/programaeleitoral-PS-legislativas2015.pdf>. Consultado em 4 de maio de 2016.

Programa eleitoral do PSD – 2009. Disponível em <http://static.publico.pt/docs/politica/programalegislativaspsd.pdf>. Consultado em 4 de maio de 2016.

Programa eleitoral do PSD – 2011. Disponível em http://www.psd.pt/ficheiros/dossiers_politicos/dossier1389616993.pdf. Consultado em 4 de maio de 2016.

Programa eleitoral do PSD – 2015. Disponível em <http://www.dn.pt/DNMultimedia/DOCS+PDFS/Portugal%20C3%80%20Frente%20-%20Agora,%20Portugal%20pode%20mais.pdf>. Consultado em 2 de maio de 2016.

Programa eleitoral do CDS/PP – 2009. Disponível em: http://web.cds.pt/static/index.php%3Foption=com_content&view=article&id=116:introducao&catid=104:cds&Itemid=81.html. Consultado em 2 de maio de 2016.

Manifesto eleitoral do CDS/PP – 2011. Disponível em http://web.cds.pt/images/stories/demo/pdf/MANIFESTO_ELEITORAL_2011.pdf. Consultado em 2 de maio de 2016.

Programa eleitoral do PCP – 2009. Disponível em https://jpn.up.pt/pdf/PCP_2009.pdf. Consultado em 10 de maio de 2016.

Programa eleitoral do PCP – 2011. Disponível em http://www.pcp.pt/sites/default/files/documentos/2011_compromisso_eleitoral_pcp_legislativas.pdf Consultado em 10 de maio de 2016.

Programa eleitoral do PCP – 2015. Disponível em http://www.pcp.pt/sites/default/files/documentos/programa_eleitoral_pcp_legislativas_2015.pdf. Consultado em 10 de maio de 2016.

Manifesto eleitoral do PEV – 2009. Disponível em <http://www.osverdes.pt/pages/eleicoes-legislativas-2009/manifesto-eleitoral.php>. Consultado em 9 de maio de 2016.

Manifesto eleitoral do PEV – 2011. Disponível em <http://www.osverdes.pt/pages/eleicoes-legislativas-2011/manifesto-eleitoral.php>. Consultado em 9 de maio de 2016

Manifesto eleitoral do PEV – 2015. Disponível em http://www.osverdes.pt/media/eleicoes/Legislativas_2015/Manifesto_PEV_Legislativas2015.pdf. Consultado em 9 de maio de 2016.

Programa eleitoral do BE – 2009. Disponível em <http://www.bloco.org/media/programabe.pdf>. Consultado em 7 de maio de 2016.

Compromisso eleitoral do BE – 2011Disponível em http://www.esquerda.net/sites/default/files/compromisso_eleitoral_0.pdf. Consultado em 7 de maio de 2016.

Manifesto eleitoral do BE – 2015.Disponível em <http://www.bloco.org/media/manifestolegislativas2015.pdf>. Consultado em 7 de maio de 2016.

Programa eleitoral do PAN – 2015. Disponível em http://legislativas2015.pan.com.pt/wp-content/uploads/2015/09/PAN2015_ProgramaEleitoralXiii.compressed.pdf. Consultado em 7 de maio de 2016.

ANEXOS

ANEXO A

- Organização do Ministério da Marinha antes da sua extinção em 1974.
- Ministro da Marinha;
 - Gabinete do Ministro;
 - Comissões de âmbito geral:
 - Comissão do Direito Marítimo Internacional;
 - Comissão Consultiva de Estatística;
 - Ramo naval:
 - Conselho Superior da Armada;
 - Chefe do Estado-Maior da Armada;
 - Conselho de Promoções da Armada;
 - Conselho Superior de Disciplina da Armada;
 - Estado-Maior da Armada;
 - Superintendência dos Serviços do Pessoal;
 - Superintendência dos Serviços do Material;
 - Junta de Revisão da Armada;
 - Ramo do fomento marítimo:
 - Direcção-Geral dos Serviços de Fomento Marítimo
 - Junta Nacional da Marinha Mercante;
 - Junta Nacional do Fomento das Pescas;
 - Comissão Consultiva das Pescas;
 - Ramo de investigação do mar:
 - Instituto Hidrográfico;
 - Ramo da administração financeira:
 - Comissão Liquidatária de Responsabilidades;
 - Intendência dos Serviços de Administração da Marinha;
 - Conselho Administrativo da Administração Central da Marinha;
 - Entidades e organismos de natureza cultural:
 - Centro de Estudos de Marinha;
 - Museu da Marinha
 - Biblioteca Central da Marinha;
 - Arquivo Geral da Marinha;
 - Comissão de Redacção da Revista da Armada;
 - Entidades e organismos de natureza fabril:
 - Arsenal do Alfeite.

ANEXO B –

I Governo Constitucional, relativo ao mar.

O povo português depende da atividade da pesca em 40 % das proteínas de origem animal que consome. Tal facto, por si só, transforma esta atividade num setor estratégico, como elemento de uma política social de alimentação. Também fornece a matéria-prima da indústria conserveira e dá incentivo para os setores da construção e reparação naval;

Depois feito o ponto de situação sobre as pescas em 1976, fixou-se um conjunto de objetivos como: Incrementar e diversificar as capturas, de modo a criar condições que conduzam a um equilíbrio harmónico entre os níveis da produção nacional e os da importação, considerando esta como supletiva do abastecimento público e da indústria; Aumentar a produção e a produtividade das indústrias de conservação e de transformação, assegurando o emprego e a expansão nos mercados interno e externo; Melhorar e defender a utilização da rede hídrica nacional como fonte de produção piscícola natural e intensiva, promovendo o enriquecimento nacional em termos ecológicos e de bem-estar social; Aperfeiçoar e desenvolver os circuitos comerciais de distribuição, com vista a assegurar o abastecimento homogéneo de todo o País, o estabelecimento de preços compensadores e a defesa do consumidor; Promover os interesses do nosso país no plano internacional, salvaguardando o acesso da frota aos pesqueiros tradicionais e a novas zonas de pesca; Promover a protecção e o aproveitamento racional dos recursos aquáticos (das águas interiores e marinhas) e defender o alargamento da esfera de influência nas águas marinhas com a adopção da zona económica exclusiva das 200 milhas e das águas territoriais de 12 milhas, face aos resultados da III Conferência do Mar; Melhorar decisivamente as condições sócio-profissionais dos pescadores e dos demais trabalhadores do setor, institucionalizando as carreiras de pesca e abrindo perspectivas concretas quanto à formação profissional.

Avançou-se também, no documento, com um conjunto de Medidas globais no âmbito de:

a) orgânica (Preparação e aprovação das orgânicas dos serviços da Secretaria de Estado imediatamente após a publicação da Lei Orgânica do Ministério; Aprovação dos quadros de pessoal da Secretaria de Estado; Criação de empresas de primeira venda do pescado e de administração de entrepostos de congelação e conservação do pescado; Instalação das delegações regionais, aliás já institucionalizadas por decreto). b) Investigação (Preparação e desenvolvimento de um programa de investigação intensiva dos recursos vivos na área marítima triangular definida pelo continente e ilhas adjacentes; Levantamento do potencial de aproveitamento biológico dos recursos hídricos nacionais e preparação de projectos de aplicação concreta no domínio da aquacultura em águas doces e salobras; Desenvolvimento do estudo técnico e económico de barcos

tipo para a pesca \costeira). c) Formação (Institucionalização da carreira profissional; Início da actividade da Escola de Pescas de Lisboa no próximo ano lectivo; Preparação de um programa de cursos temporários de formação, aperfeiçoamento e reciclagem, a desenvolver a partir do 2.º trimestre do próximo ano, ao âmbito das actividades da Escola de Pesca; Desenvolvimento de um programa de estágios e bolsas em centros pesqueiros ou de investigação de alto nível tecnológico para quadros técnicos e trabalhadores do mar).

Quanto às medidas específicas: a) Pesca do alto e longínqua (Revisão e actualização dos preços do peixe congelado constantes do Decreto-Lei n.º 75/76, segundo uma perspectiva de preços realistas à produção; Saneamento financeiro das empresas nacionalizadas; Reorganização da frota, em termos de especialização das empresas nacionalizadas por tipos de pesca, com vista à economia de meios e aumento da eficiência; Remodelação dos esquemas de apoio à frota nacional, com vista ao aumento da permanência nos pesqueiros das unidades produtivas; Elaboração dos estatutos das empresas nacionalizadas do sector do armamento (CPP, SNAB, SNAPA e Pescrul), acompanhada da sua reestruturação interna e implementação de técnicas de gestão adequadas; Estabilização das relações contratuais de trabalho, mediante a sua regulamentação integrada e a participação e responsabilização dos trabalhadores; Transformação de cinco navios de redes de emalhar em congeladores no programa de investimentos de 1976 e dos restantes cinco da Frota no programa do próximo ano; Preparação de um programa de construção de novas unidades de pesca do arrasto, a iniciar no próximo ano, na base de propostas apresentadas pelo armamento industrial). b) Pesca da sardinha e artesanal (Criar um departamento próprio para a primeira venda e distribuição da sardinha e similares na Empresa Pública de Armazenamento e Distribuição de Produtos do Mar; Criar os entrepostos frigoríficos de Matosinhos, Figueira da Foz, Peniche e Olhão e aumentar a capacidade de frio em Portimão e em Vila Real de Santo António; Assegurar o aproveitamento máximo das capturas por congelação e armazenamento dos excedentes sazonais, para posterior distribuição ao consumo, indústria e exportação; Fixar preços à produção para a sardinha e a cavala e, de acordo com estes, os preços de venda para os diversos sectores consumidores, com revisões periódicas). c) Abastecimento, transformação e distribuição (Criação de uma empresa pública de produtos do mar que assegure as importações das principais espécies de consumo público e industrial, em conformidade com os nossos compromissos internacionais; Estudo do consumo de peixe e conservas no País, que permita corrigir a distribuição e fomentar novos hábitos alimentares; Apoio a iniciativas de concentração empresarial nas conservas, acompanhado pela celebração de contratos-programa de desenvolvimento e pela concessão de crédito e apoio financeiro para modernização; Apoio à implantação de unidades-piloto de pré-preparados, aproveitando as incipientes estruturas existentes; Fixação de preços de venda dos principais produtos transformados (conservas e congelados) que compensem a produção e

asseguem condições económicas à distribuição, tornando-os acessíveis ao consumidor; Extinção do actual SAPP (Serviço de Abastecimento de Peixe ao País) e integração do seu pessoal e património em empresas de distribuição de peixe de âmbito regional; Criação de entrepostos frigoríficos em quatro pontos do interior do País, para funcionamento no final do próximo ano, que assegurem o armazenamento de peixe em boas condições e o apoio às redes regionais de distribuição ao consumidor, nomeadamente pequenos e médios comerciantes e cooperativas, cujo projecto e localização permitam a sua futura utilização polivalente no âmbito de uma rede nacional de frio). d) Outras medidas (Preparação da legislação de contrato individual de trabalho para os profissionais do sector e estudo da extensão a todos os trabalhadores dos benefícios de segurança social; Revisão e actualização da regulamentação das pescas costeiras com a participação activa dos sectores profissionais interessados; Revisão das taxas e demais ónus que incidem sobre a actividade das pescas;

São ainda previstas outras medidas como: Incremento no mar litoral e nos cursos de água, como fonte de proteínas, a piscicultura; Melhoria da rede de estações de observação do estado do mar, quer no continente, quer nos arquipélagos dos Açores e da Madeira; Aproveitamento das infra-estruturas existentes nos meios rural e piscatório — nomeadamente Casas do Povo e Casas dos Pescadores — que deverão ser transformadas em centros de apoio às actividades sócio-culturais e aos serviços de a médica e de formação profissional, em colaboração com o MAS e com o MEIC.

Quanto aos portos e transportes marítimos, surgem objetivos de assumir a Recuperação económica e financeira das empresas de transportes marítimos, melhorar a participação dos transportes nacionais nos fluxos de tráfego de importação e exportação, e melhorar a gestão dos principais centros coordenadores de tráfego (portos e aeroportos). Quanto às principais medidas a desenvolver nesta área, passam pela definição de uma política integrada de desenvolvimento dos portos comerciais, principais e secundários; pela revisão das leis orgânicas da Administração-Geral do Porto de Lisboa e da Administração dos Portos do Douro e Leixões visando a sua passagem a empresas públicas; pela implementação de um programa de reequipamento dos principais portos comerciais do continente e dos arquipélagos da Madeira e dos Açores; pela criação de uma empresa pública de dragagens, integrando os serviços dispersos por vários organismos e empresas; pelo Estudo da viabilidade da criação de uma em presa pública para a exploração da frota de rebocadores; pela Integração e coordenação das empresas de marinha mercante nacionalizadas, segundo o esquema que se mostre operacionalmente mais adequado; pela Renovação e expansão da frota existente, designadamente no domínio dos graneleiros, navios porta-contentores e frigoríficos, com vista a possibilitar uma rápida reconversão do sector da marinha de comércio; pela Melhoria do sistema de transportes oceânicos entre o continente e os arquipélagos dos Açores e da Madeira;

e pelo Estabelecimento de um contrato-programa entre a Soponata e a Petrogal visando a racionalização da expansão da frota daquela empresa e a melhor utilização da capacidade disponível.

Tambem se prevê a Reestruturação do Fundo de Renovação da Marinha Mercante, com vista à criação de um órgão de execução da política financeira do sector;

ANEXO C

II Governo Constitucional, relativo ao mar.

Desde há muito as pessoas portuguesas enfrentam dificuldades e padecem de deficiências que têm conduzido a um duplo resultado: a diminuição da: capturas e o aumento das importações. Não obstante, Portugal tem condições favoráveis para desenvolver as pescas e dispor de um forte sector pesqueiro. Para isso é necessário e urgente pôr as pescas portuguesas em ordem. É que o Governo vai fazer, com tenacidade.

Definem-se Objectivos globais da política pesqueira nacional, como: Aumento progressivo das capturas, até se atingir a cobertura das necessidades nacionais em peixe para consumo público directo, para abastecimento da indústria conserveira e para a fabricação de farinhas de peixe para as rações, reduzindo, assim, a nossa dependência externa em produtos da pesca e, conseqüentemente, as respectivas importações; Fomento das exportações portuguesas de produtos da pesca, em particular de conservas de peixe e óleos de peixe.

Já como Medidas gerais para atingir os objectivos assinalados o Governo carácter geral: Estruturas administrativas (Adequação das estruturas administrativas do setor a uma perspectiva de desenvolvimento rápido das pescas); Projecto de desenvolvimento pesqueiro (O Governo elaborará um programa de desenvolvimento o longo prazo, global e integrado, do setor pesqueiro nacional e avaliará os investimentos necessários para o levar à prática); Investigação (Intensificação da prospecção e pesquisa dos recursos vivos da nossa zona económica exclusiva (200 milhas), onde se centrará, no futuro, o esforço da pesca nacional; Definição urgente de protótipos de barcos para os vários tipos de pesca praticados pelos pescadores portugueses; Avaliação do potencial pesqueiro das nossas costas e águas interiores; Estado do ordenamento futuro do setor pesqueira); Apoios financeiros e técnicos (Ampliação dos instrumentos de financiamento para o setor; Proposta à Assembleia da República de um esquema de benefícios fiscais para a importação de navios de pesca que possam servir de padrão para equipamentos para a construção ou renovação da frota nacional e para a indústria conserveira; Apoio técnico e financeiro às pequenas e médias empresas do setor, em especial nos campos do cooperativismo, associativismo e pesca artesanal); Trabalho e segurança social (Procura constante da criação de condições para o estabelecimento de um clima de entusiasmo pelo trabalho produtivo e de paz social; Aumento da produtividade de modo a permitir melhorias de remuneração dos factores produtivos; Progressiva redução das diferenciações salariais interprofissionais; Aproveitamento das capacidades produtivas não utilizadas, em ordem a evitar o subemprego e a criar novos postos de trabalho; Extensão a todos os trabalhadores dos benefícios da segurança social); Legislação

(Revisão e coordenação da legislação pesqueira de modo a tomá-la actual e acessível; Reestruturação orgânica da Secretaria de Estado das Pescas; Iniciativas legislativas nas áreas carecidas de regulamentação, v.g., aplicação do frio aos produtos da pesca, fretamento de barcos de pesca estrangeiros e exercício da pesca por unidades estrangeiras na nossa zona económica exclusiva; Preparação de uma lei-quadro de fomento das pescas).

Como Medidas específicas: Para realizar os objectivos programados o Governo promoverá: Pesca artesanal (Fomento da pesca artesanal, estabelecendo um esquema de apoio e incentivos, designadamente: fome cimento de projectos completos para barcos, aparelhos e aprestos, adaptados aos locais e tipos de pesca respectivos; facilitação de crédito para a construção, renovação e melhoramento das embarcações e aparelhos de pesca; estabelecimento de apoio de frio nas pequenas comunidades de pescadores artesanais; aumento das condições de segurança dos portos, barras e socorros; divulgação nos centros de pesca artesanal das facilidades concedidas pelo Estado à pesca artesanal); Pesca da sardinha e similares (Planear o lançamento, escalonado no tempo, de uma nova frota sardineira, operacional, moderna e eficiente, que possibilite um melhor aproveitamento dos nossos recursos naturais; Melhorar as actuais condições de transporte, descarga e armazenagem do peixe; Acelerar a execução do programa de implantação dos entrepostos frigoríficos de apoio; Assegurar a utilização máxima das capturas para abastecimento público e para as indústrias de conservas e de farinhas e óleos de peixe; Promover incentivos ao alargamento do tempo do esforço de pesca para melhor utilização da capacidade produtiva da frota sardineira existente); Pesca do atum (Lançamento urgente de Portugal na pesca oceânica do atum, quer com embarcações próprias, quer com navios fretados; Apoio à expansão da pesca artesanal do atum nos mares da Madeira e dos Açores); Pesca de arrasto (Utilização intensiva por Portugal da sua zona económica exclusiva; Manutenção, na medida do possível e conveniente, das posições portuguesas nas águas nacionais de outros países onde tradicionalmente temos pescado e procura de novas áreas; Tomada das providências que se mostrem adequadas à maior permanência dos navios nos pesqueiros, em ordem a um maior aproveitamento das suas capacidades produtivas; Elaboração de um plano de expansão e renovação da frota de arrasto, de modo a adequá-lo à nova realidade das 200 milhas e às restrições da pesca em mares alheios); Pesca do bacalhau; Redução da frota nacional, de modo a adequá-la às quotas de pesca que nos são atribuídas, e reconversão para outras pescas, até onde possível, das unidades retiradas da pesca do bacalhau; Remodelação e modernização das unidades que continuem na pesca do bacalhau; Prática das acções convenientes à permanência da frota portuguesa nas áreas da pesca do bacalhau); Apanha de algas (Inventariação dos nossos recursos algológicos, como ponto de partida para a exploração racional dos recursos existentes; Incremento do aproveitamento das potencialidades conhecidas); Aquicultura (Considerando a importância que já hoje tem no mundo e

sobretudo a que virá a ter no futuro, o Governo tomará as medidas que prepararão o arranque com segurança e em força da aquicultura em Portugal: reforma dos organismos oficiais existentes; recrutamento dos quadros científicos e técnicos necessários; inventariação das zonas da costa e águas interiores mais propícias à aquicultura; lançamento de um projecto aquícola modelo; recolha dos resultados das experiências alheias; divulgação das possibilidades da aquicultura, e apoio às iniciativas que surjam); Poluição aquática (O Governo, no plano interno, travará combate constante contra a poluição das águas marítimas e interiores, prevenindo a criação de fontes poluentes, particularmente em zonas que, pela sua riqueza piscícola ou aptidão para a aquicultura, devam ser mais defendidas, reprimindo com severidade as infracções; no plano externo cooperará com outras nações e organismos internacionais interessados no combate à poluição dos mares); Rede de frio (Continuação e alargamento do programa de implantação dos entrepostos frigoríficos nos principais centros pesqueiros e em pontos estratégicos do interior do País; Estabelecimento de instalações de frio em pequenas comunidades pesqueiras; Apoio financeiro e técnico às empresas do setor que pretendam dotar-se de instalações e transportes frigoríficos); Conservas de peixe (Defesa da tradicional qualidade das conservas de peixe portuguesas e incremento da sua exportação; Resolução do problema do abastecimento de peixe à indústria conserveira, em primeira linha com peixe nacional e supletivamente com congelados importados; Apoio à modernização das fábricas de conservas; Funcionamento da warrantagem das conservas de peixe; Dinamização do Instituto Português de Conservas de Peixe, de forma a torná-lo um organismo moderno e eficiente de ajuda à indústria conserveira); Farinha de peixe (O Governo diligenciará dar solução prática ao abastecimento em matéria-prima das fábricas de farinha e óleo de peixe, com o que se conseguirá: o aproveitamento da capacidade produtiva instalada, hoje utilizada em menos de metade; Minimizar a importação de farinha de peixe para rações, actualmente da ordem das 20 000 t/ano; Exportar mais óleo de peixe); Empresas nacionalizadas (As empresas nacionalizadas do setor das pescas constituem um problema grave, que se tem arrastado sem solução satisfatória - as capturas diminuem, o tempo de permanência nos pesqueiros é inaceitável, os prejuízos acumulam-se. - O Governo tem a firme disposição de encontrar solução para esta situação. As empresas nacionalizadas do setor das pescas serão reorganizadas na sua estrutura económica e financeiramente, tendo em vista torná-las rentáveis e eficientes); Comercialização e distribuição do pescado (Reconhecendo que as causas principais das deficiências de que padece a comercialização de pescado resultam da insuficiência da produção e da carência da rede de frio de apoio às pescas, o Governo centrará os seus esforços no aumento das capturas e na implantação da rede de frio; No que respeita à comercialização do peixe em fresco, será liberalizado o sistema em vigor de lota obrigatória; Quanto ao peixe congelado, serão revistos os preços de venda, de modo a compensarem os encargos da produção e

distribuição, e serão tomadas medidas que impeçam a fraude da venda de peixe descongelado por fresco); Relações internacionais (O Governo, no domínio das pescas, continuará a política de manter relações com todos os países e de cooperação com os organismos internacionais que se ocupam da matéria e procurará alargar e aprofundar essas relações. Um especial empenhamento será posto na viabilização de formas de cooperação com os países de expressão portuguesa, sendo assegurada continuidade aos programas e diligências em curso.

Quanto aos Transportes marítimos é entendido que no seguimento da descolonização e simultânea crise do comércio marítimo mundial, a adequação a novos mercados dos operadores marítimos tem vindo a processar-se a um ritmo que urge acelerar, pelo que o Governo tomará as medidas indispensáveis neste campo, procurando concretizar rapidamente a reestruturação empresarial da marinha de comércio.

Quanto às relações de transporte entre o continente e as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, bem como o abastecimento de matérias-primas (cereais, minérios, petróleos, etc.) constituem preocupações prioritárias da política setorial. Por outro lado, visando atenuar o desequilíbrio da balança de transportes, promover-se-á a melhoria da participação dos transportes nacionais nos fluxos de tráfego de importação e de exportação, bem como a sua penetração no mercado internacional.

Valerá a pena destacar que no período de execução deste Programa se tomarão decisões relativas a: Expansão da frota existente, nomeadamente no domínio dos graneleiros, navios porta-contentores e outros cargueiros de pequena tonelagem; Especialização das unidades empresariais em conformidade com as características dos tráfegos a explorar.

No tocante ao Sistema portuário, as medidas a implementar visam a melhoria da gestão dos principais centros coordenadores de tráfego pelo aproveitamento mais racional dos recursos existentes; o incremento da competitividade internacional dos principais portos pelo estabelecimento de capacidade de resposta para eventuais procuras de transhipment e de feeder-services, e o desenvolvimento integrado dos portos, ou seja, o enquadramento de uma mesma lógica e política de desenvolvimento para o conjunto dos portos nacionais.

Como medidas específicas, no âmbito do sistema portuário, salientam-se, pela sua importância, as seguintes: Reestruturação do sistema de prestação do trabalho portuário, nomeadamente através da criação do instituto do trabalho portuário e de centros coordenadores de trabalho portuário em Lisboa e Leixões, por forma a permitir a fixação da mão-de obra e a sua remuneração em base mensal; Estabelecimento de um regime de concessões de terminais portuários de modo a incentivar a construção, o apetrechamento e a exploração de instalações e de

serviços especializados; Continuação dos estudos sobre os planos de expansão dos portos de Lisboa e Leixões e respectivas tomadas de decisão sobre as opções possíveis, nomeadamente no que se refere a terminais especializados; Estruturação da Administração do Porto de Sines Consolidação e desenvolvimento da Dragapor, E. P.; Reestruturação dos serviços de pilotagem dos portos.

ANEXO D –

III Governo Constitucional, relativo ao mar.

Caracterização a actual situação ao assimir-se que tendo herdado uma estrutura complexa e dispersa, o setor das pescas encontrasse, de há uns anos a esta parte, numa situação de crise generalizada, que tem conduzido a uma diminuição progressiva das capturas, a um aumento das importações e a um constante agravamento de preços. Possuindo o País uma forte tradição pesqueira, e sendo os problemas do mar de importância vital para a satisfação das necessidades básicas da população, em matéria alimentar, o Governo considera o setor das pescas prioritário para a recuperação da economia nacional, pelo que actuará na devida conformidade. Irá, portanto, continuar a definir e a executar a política de transformações estruturais e tecnológicas, já anteriormente delineada, e dotar simultaneamente o aparelho administrativo com a capacidade de resposta que até ao momento lhe tem faltado.

Definem-se depois Pressupostos condicionantes e objectivos, em que se Consideram pressupostos essenciais da política a seguiria absoluta necessidade de garantir o abastecimento publico, de manter, e se possível aumentar, o actual volume de trabalho no setor, e de centrar essencialmente o esforço de pesca na nossa Zona Económica Exclusiva, consolidando as posições portuguesas em águas nacionais de outros países. O Governo vai fazer esforços para que sejam criadas as condições que permitam a saída da crise, elaborando um programa nacional das pescas (PNP), introduzindo no setor métodos de planeamento.

O PNP considerará: A avaliação dos recursos vivos existentes na ZEE; A definição das metas de produção, equacionadas em função dos recursos avaliados, do estado da frota nacional e das infraestruturas existentes; A participação do pescador, seus produtos conservados e transformados na dieta alimentar integrada do Povo Português; A definição do nível da nossa dependência, em pescador, do exterior.

Quanto aos Objectivos a atingir, pretende-se: Incrementar e diversificar as capturas; Aumentar a produção das indústrias de conservação e transformação; Reduzir gradualmente a nossa dependência dos mercados externos; Dotar o País de uma rede de apoio às pescas; Modernizar e racionalizar o setor empresarial, privado, público e cooperativo.

Quanto a medidas directas de apoio e com o fim de atingir os objectivos referidos, o Governo propõe-se tomar as seguintes medidas: Investigação (Dotar o Instituto Nacional de Investigação das Pescas, de meios humanos, técnicos e científicos que permitam a intensificação da pesquisa, quer na nossa ZEE, quer nas águas interiores; Desenvolver os estudos técnicos e

económicos dos tipos de navios adequados à exploração racional dos recursos e pesqueiros, a que o País tem acesso, de acordo com as modernas tecnologias); Medidas indirectas de apoio (Definir uma política de crédito adequada às realidades do setor; Apoiar técnica e financeiramente as empresas de pescas incentivando o investimento no setor; Elaborar propostas legislativas, tendentes à criação de incentivos fiscais à importação de bens essenciais à actividade pesqueira e industrial), Formação profissional e emprego (Dinamizar a Escola de Pesca, de modo a torná-la num organismo, na medida do possível descentralizado, que exerça uma função preponderante na difusão das modernas técnicas, melhorando consequentemente o nível sócio-profissional do pescador, condição fundamental para o relançamento das pescas nacionais; Institucionalizar a carreira profissional do pescador); Legislação (Elaborar o regime jurídico do contrato individual de trabalho para os profissionais da pesca; Elaborar a legislação que se mostre necessária à normalização das relações laborais no setor; Legislar em áreas carecidas de regulamentação, v.g., constituição de sociedades mistas, fretamento de barcos estrangeiros, etc..)

Avança-se com Medidas específicas: Produção (Pesca artesanal e da sardinha Fomentar intensivamente estes dois tipos de pesca, tendo em especial atenção a situação crítica em que se encontra a pesca da sardinha, através das seguintes medidas: Acelerar a conclusão do estudo em curso das embarcações-tipo para a pesca da sardinha e artesanal: Estabelecer incentivos de crédito para a construção e renovação de embarcações, e compra de aparelhos de pesca; Acelerar a execução do programa de construção de entrepostos frigoríficos, e pôr ao serviço da indústria pesqueira os já existentes, e que funcionam deficientemente; Intervir nos preços da sardinha com o objectivo de fomentar as capturas para o consumo directo e, em especial, para as indústrias de conservas; Divulgar nos centros de pesca (lotas) as facilidades concedidas, pelo Estado e outras entidades, à pesca artesanal; Pesca de arrasto e longínqua (Utilizar intensivamente a nossa Zona Económica Exclusiva, desviando, para as nossas águas, as unidades cujas condições técnicas e económicas permitam uma exploração viável; Adequar a frota do bacalhau às quotas de pesca que nos são atribuídas e possível reconversão das unidades para outros tipos de pesca; Providenciar no sentido de aumentar o tempo de permanência dos navios nos pesqueiros, com vista a um maior aproveitamento dos seus recursos); Pesca do atum (Planear o lançamento da pesca do atum, quer com embarcações próprias, quer com navios fretados; Apoiar a expansão da pesca artesanal do atum nos mares da Madeira e dos Açores); Aquicultura e apanha de algas (Preparar o desenvolvimento da aquicultura em Portugal, através do recrutamento de quadros científicos e técnicos necessários à inventariação das zonas mais propícias a esta actividade; Divulgar as potencialidades da aquicultura e apoiar as iniciativas que surjam; Inventariar os nossos recursos algológicos com o objectivo de obter uma exploração racional dos mesmos);

Quanto à Transformação: Conservas de peixe (Procurar satisfazer o abastecimento de peixe indústria conserveira, em condições que permitam a sua normal laboração, utilizando primacialmente peixe nacional; Incrementar a exportação das conservas de peixe, salvaguardando a sua tradicional qualidade; Promover a regularização da situação das empresas de conservas intervencionadas, de acordo com os mecanismos fixados na legislação em vigor (Dec.-lei nº 422/76); Dinamizar o Instituto Português de Conservas de Peixe de molde a torná-lo um organismo eficiente no apoio a toda a indústria de transformação e conservação de pescado); Farinha de peixe (Incrementar a pesca do trompeteiro (apára-lápis) de modo a melhorar o abastecimento em matéria-prima das fábricas de farinha e óleo de peixe e reduzir consequentemente o volume das importações de farinha de peixe para rações; Fomentar a exportação do óleo de peixe); Comercialização e distribuição (Contribuir para a moralização das estruturas de comercialização; Reorganizar as Lotas de modo a torná-las um organismo regulador dos mecanismos da oferta e procura de pescado); Colaborar no aperfeiçoamento dos circuitos comerciais, tendo em vista assegurar um abastecimento homogéneo dos produtos do mar a todo o País.

Como setor nacionalizado, As empresas nacionalizadas do sector das pescas constituem um grave problema que se tem arrastado à custa de elevados subsídios do Estado. A sua actividade é, contudo de importância fundamental no abastecimento de espécies congeladas e refrigeradas, tornando-se necessário proceder rápida e eficazmente à sua reorganização em termos que conduzam ao exercício de uma actividade normal sob os pontos de vista económicos e financeiros. A curto prazo as seguintes medidas ser tomadas: Proceder ao saneamento económico-financeiro destas empresas; Rever, dentro dos limites considerados economicamente razoáveis, a tabela de preços do peixe congelado pagos à produção; Providenciar para que o tempo de permanência nos pesqueiros, em vez de diminuir, aumente; Estabilizar as relações contratuais de trabalho, numa perspectiva realista da actual situação das empresas.

Quanto às Relações com as regiões autónomas da Madeira e dos Açores; Uma íntima colaboração com os Governos Regionais da Madeira e dos Açores é essencial para um total aproveitamento da nossa ZEE.

Entenda-se que Um intercâmbio em todos os domínios ligados ao sector – tecnológico, económico e financeiro, sobretudo — conduzirão à tomada de medidas conjuntas no sentido de consecução dos objectivos comuns.

Já nas Relações internacionais O Governo, prosseguirá no domínio das pecas as orientações de política externa geral que têm vindo a ser seguidas, e que se traduzem na

manutenção de relações de cooperação e amizade com todos os países e organizações internacionais, votando a sua especial atenção para os países de expressão portuguesa, procurando desenvolver as acções em curso neste domínio.

Como Medidas institucionais, Na sequência das propostas de leis orgânicas dos diversos organismos e serviços da Secretaria de Estado, já elaboradas, o Governo tomará as medidas necessárias à sua rápida aprovação e implementação. No âmbito destas medidas, ter-se-á nomeadamente em conta a criação de estruturas descentralizadas, com vista a uma maior regionalização dos serviços, que satisfaça as necessidades das comunidades piscatórias, procurando-se institucionalizar verdadeiros serviços de extensão piscatória. Vão ser igualmente criadas condições para uma estreita e efectiva colaboração com todos os departamentos governamentais, directa ou indirectamente ligados ao sector das pescas.

...

Vai fazer-se o Estudo das condições do funcionamento dos mercados de peixe e outros produtos do mar, nomeadamente no que respeita às lotas de peixe.

No campo dos Transportes marítimos, Esta parte do Sector atravessa um período de crise agudizada por problemas laborais mas de raízes estruturais e profundas. São urgentes e indispensáveis uma análise e uma definição da Marinha Mercante que deveremos e poderemos ter e da sua estrutura. É assim que se poderá assentar devidamente num programa concreto e fundamental para o futuro. Entretanto, enunciam-se as seguintes medidas e acções: Revisão do quadro legal do sector, em termos de se regulamentar o controlo e a intervenção da Administração no sentido de adequadamente se conseguirem os objectivos básicos; Revisão da estrutura empresarial da Marinha do Comércio Nacional; Realização de contratos de transporte entre as empresas e as indústrias ou serviços públicos grandes geradores de tráfegos de mercadorias; Cooperar na sistematização e planeamento dos abastecimentos do país em termos de transparência para a Marinha Mercante, das acções de aprovisionamento dos carregadores e para estes das condições de disponibilidade de equipamento e condições de preço da Marinha Mercante, de forma a obter-se uma coordenação completa entre os planos de ambos; Revisão e estudo de renovação da frota existente, nomeadamente no domínio dos graneleiros, porta-contentores e outros cargueiros; Promoção da participação da Marinha de Comércio no mercado internacional; Melhoria de ligações no tráfego inter-ilhas dos Arquipélagos dos Açores e da Madeira e entre estes e o Continente, além das ligações no próprio Continente; Prosseguimento dos estudos da viabilidade da navegação costeira internacional; Estudo e actualização, como adequado, dos aspectos inerentes ao Pessoal do Mar,

nomeadamente Inscrição Marítima, Matrículas, Lotações, Formação Profissional, Saúde, Definição de Funções e Regimes de Trabalho; Estudo e possível seguimento da ratificação de convenções internacionais, relativas à Marinha Mercante e ao Pessoal do Mar.

Relativamente ao Sistema portuário, O programa relativo ao sistema portuário corresponde essencialmente às preocupações de: medir com inteireza as capacidades das infraestruturas existentes e as possibilidades de aumentá-las mediante obras e equipamentos de custos aceitáveis para o efeito; incrementar e racionalizar o uso de cada unidade portuária e do conjunto; analisar as possíveis melhorias, a implementar, na coordenação dos tráfegos e nas operações portuárias definir o plano de expansão do sistema e dos seus componentes e ordenar as fases de projecto e de execução; estabelecer e seguir políticas relativas a terminais especializados; assegurar as mais convenientes ligações aos portos dos meios de transportes terrestres; obter competitividade face a portos alternativos dos nacionais, mediante qualidade, rapidez e bases de custos; cuidar da rentabilidade de todos os centros.

Assim, Procurando ter sempre presentes estas preocupações essenciais, desde já se enunciam as seguintes medidas e acções concretas: Estudo e definição de formas de coordenação regional de portos em termos de melhor aproveitamento de cada um e do conjunto, bem como do melhor planeamento das expansões respectivas, este planeamento focando as actividades da Marinha de Comércio e da pesca que sejam definidas; Normalização de referências a actividades e factores de produção de forma a tornar comparáveis e integráveis as estatísticas dos diversos sectores produtivos; Prosseguimento dos trabalhos para a estruturação do sistema de prestação do trabalho portuário, incluindo a definição e normalização de carreiras profissionais; Revisão do regime de exploração dos portos com vista designadamente à facilitação e aceleração das operações portuárias; Melhoramento das condições de funcionamento dos actuais centros de exploração portuária, designadamente entrepostos e cais; Melhoria das condições de execução das operações de todo o ciclo da contentorização; Estabelecimento de um regime de concessões de terminais portuários de modo a incentivar a construção, o apetrechamento e a exploração de instalações e de serviços especializados; Revisão do sistema tarifário dos portos no âmbito nacional, tendo em conta os condicionalismos específicos de carácter nacional regional e local; Definição do plano de expansão do porto de Lisboa, coordenadamente com as atribuições que cabem ou venham a caber aos portos de Setúbal e de Sines; Estruturação da Administração do porto de Sines; Execução dos trabalhos lançados no porto de Leixões e actualização do plano de expansão deste no quadro de uma política de desenvolvimento do conjunto dos portos nortenhos; Empreendimento de acções visando a protecção dos serviços de trânsito, de baldeação e de “feeder services”; Estudos sobre a viabilidade da criação de zonas francas junto a portos nacionais.

ANEXO E –

IX Governo Constitucional, relativo ao mar.

Pretende-se avançar com Uma nova concepção dos problemas do mar.

Quanto às Pescas, as Principais orientações passam por: Aumentar e valorizar a produção, orientando-a para a captura de stocks disponíveis na nossa ZEE, tendo em vista a sua mais intensa ocupação, e para outras onde lá existem acordos negociais ou em vias de negociação; Aumentar a exportação dos produtos da pesca, numa perspectiva de reforço da balança comercial do sector e de contribuição para um maior equilíbrio da balança de pagamentos; Organizar e disciplinar o mercado do pescado (nacional e importado), numa óptica de defesa e harmonização dos interesses dos produtores e dos consumidores, Assegurar uma justa distribuição funcional dos rendimentos originados no sector; Operar as adaptações estruturais e organizacionais requeridas pela integração nas comunidades europeias.

Ainda no ambito das pescas, as Principais medidas previstas Na área dos recursos são: Reforçar e regionalizar os meios de actuação do serviço de investigação, por forma a poder se levar a efeito uma avaliação sistemática dos recursos actuais e potenciais existentes nas nossas águas; Dinamizar e incentivar a modernização de subsectores tradicionais, designadamente a salinicultura e a apanha de algas; Promover a elaboração e a distribuição de cartas de pesca; Apoiar as iniciativas tendentes a desenvolver recursos em domínios não tradicionais, como a aquacultura, no sentido de aumentar a oferta no mercado; Contribuir para a definição e implementação de uma política eficaz de fiscalização do nosso espaço marítimo, Continuar a política de obtenção de contrapartidas de pescas (novas quotas) em relação aos países de que importamos pescado; Explorar todas as possibilidades de negociação de novos acordos de pesca com outros países, com especial relevo para os de língua portuguesa; Continuar o desenvolvimento do processo de adesão à CEE.

Já na área da frota e das indústrias preconiza-se: Adequar a legislação e regulamentação das pescas às condições económicas e sociais existentes numa perspectiva de desenvolvimento; Promover uma profunda renovação e reconversão da frota, tendo em vista; assegurar-lhe condições de rentabilidade e de capacidade concorrencial num quadro mais aberto e mobilizar para o efeito os apoios financeiros disponíveis; Apoiar a constituição e o desenvolvimento de empresas mistas de pescas em países estrangeiros, com especial realce para os países de expressão portuguesa; Incentivar a reconversão de indústrias a jusante do sector piscatório e operar a reestruturação, segundo uma perspectiva de verticalização das que se

encontram integradas no sector empresarial do Estado, como forma de lhes garantir a necessária viabilização.

Na área de gestão e da formação de pessoal, pretende-se avançar com: uma Intervenção do Ministério do Mar na tutela da gestão nas empresas do sector e na definição dos regimes jurídico-laborais do pessoal ligado à pesca; Modernizar e diversificar o ensino das técnicas de pesca, intensificando as acções de formação do pessoal e implementando a criação de centros regionais de formação profissional; Melhorar as condições de trabalho e segurança dos pescadores.

Já na área do mercado: Elaborar o quadro legal de referenciadas organizações de produtores, incentivando e apoiando a sua constituição; Criar um fundo de intervenção e de regulamentação do mercado dos produtos de pesca (FIRM); Rever a estrutura e funcionamento da Comissão Reguladora do Comércio do Bacalhau, sob tutela do sector.

Quanto à área das estruturas: Dinamizar a actividade da Comissão Nacional de Pescas, como instância privilegiada de consulta do Governo e de participação dos parceiros sociais na definição da política para o sector; Reestruturar o sector da primeira venda do pescado, conferindo-lhe uma orgânica regionalizada e desconcentrada, diversificando a sua actividade e promovendo a normalização dos procedimentos; Transformar o IPCP num verdadeiro instituto promotor da qualidade, expansão do consumo e exportação dos produtos da pesca; Criação de condições de operacionalidade e eficácia ao Gabinete de Relações Externas de Pesca; Desenvolvimento dos centros de investigação pesqueira regionais, de modo a poder incentivar-se o desenvolvimento da aquacultura.

No campo da Marinha mercante como Principais orientações, temos: Correção progressiva do elevado envelhecimento e dos inerentes atraso tecnológico e desadaptação aos tipos de tráfego prevaletentes da nossa frota mercante; Travagem do processo de continuada degradação em geral do sector, redimensionamento algumas das unidades existentes e promovendo o seu saneamento financeiro, em ordem a obtenção de rácios mínimos de equilíbrio; Fixação, como objectivo de médio prazo, de uma participação de 40% da nossa frota no mercado dos nossos próprios fretes marítimos, após travagem e recuperação da tendência decrescente dessa participação (10% a 15%); Consequente redução gradual da nossa dependência do afretamento de embarcações estrangeiras; Adopção de uma política de equilíbrio que não privilegie nem penalize os agentes em função do carácter público ou privado dos mesmos, sem prejuízo do entendimento de que as unidades do sector público deverão, quando tal for socialmente justificado, prosseguir interesses

mais gerais, porventura em imediata não sintonia com os interesses particulares de determinadas unidades económicas; Estabelecimento de esquemas de articulação com diferentes sectores – outros meios de transporte, construção naval e comércio externo, designadamente – em ordem à prossecução de uma gestão suficientemente integrada.

Assim como Principais medidas para a área da Marinha Mercante avança-se com: Ligação concreta e correcta entre a marinha de comércio nacional e os importadores e exportadores, quer através de contratos de transporte a médio prazo, quer mediante a criação de incentivos à utilização do nosso armamento, procurando-se, designadamente, que determinadas empresas ou organismos que atribuam anualmente ao armamento nacional determinadas quotas dos seus movimentos com o exterior; Promoção de acordos de transporte decorrentes de negociações de comércio com os países com os quais Portugal mantém relações comerciais mais intensas; Lançamento, em ligação com países nisso interessados, de empresas mistas de navegação, como forma operacional e realista para a concretização de acordos, de cooperação ou outros, já existentes; Limitação da capacidade de transporte da frota afretada, de acordo com a evolução da frota própria, através de mecanismos institucionais que estabeleçam ajustamentos adequados às diferentes situações; Reapreciação e actualização dos mecanismos legais reguladores das actividades do sector; Desenvolvimento de um plano a médio prazo para o sector (que contemple: o impacte da adesão à CEE; Um programa de aquisições de abates de navios que tenha em conta não só a capacidade de endividamento externo do País, mas também o desbloqueamento financeiramente comportável do acesso ao crédito interno, à construção e o e ao armamento; O tratamento adequado dos passivos “mortos” das empresas e a reorganização das mesmas; A implementação de processos transparentes e sérios de gestão das actividades do sector; A reformulação dos esquemas de tráfego com as regiões autónomas, com melhor adequação à especificidade das regiões e tendo em atenção a necessidade de maximizar os resultados sociais dos escassos meios disponíveis; A promoção do diálogo aberto com os sindicatos.

ANEXO F –

X Governo Constitucional, relativo ao mar.

Estímulo à criação de uma Faculdade de Ciências do Mar que permita desenvolver o ensino, a investigação e o apoio nos domínios das Ciências Marítimas, em íntima colaboração com as entidades e instituições interessadas naquela temática, quer relativamente a uma correcta e acrescida exploração da Zona Exclusiva, quer na perspectiva geoestratégica e histórica.

O sector das Pescas, designadamente o aproveitamento dos recursos marinhos existentes na Zona Económica Exclusiva (Z.E.E.) de Portugal, pode e deve constituir elemento fundamental para o desenvolvimento económico do País. Apesar da existência de condições naturais favoráveis, as pescas são ainda um sector estagnado e desorganizado onde haverá que introduzir profundas reformas, até para se poder verificar o aproveitamento das vantagens da adesão de Portugal às Comunidades Europeias.

Sabemos que: A balança comercial dos produtos das pescas, sistematicamente positiva antes de 1970, é actualmente deficitária, não chegando as exportações – constituídas em 71% por conservas de peixe – para cobrir as importações; O volume da pesca nacional tem decaído quase sempre, tanto no que se refere à pesca distante como no relativo à costeira, dificilmente se atingido 300 mil ton/ano, quando há cerca de 20 anos se ultrapassava as 400 mil ton/ano; A frota de pesca portuguesa está envelhecida e desactualizada (cerca de 70% dos navios tem já mais de 20 anos); A fuga à lota, e em consequência aos canais de comercialização normais, estima-se que atinja valores superiores a 20% da totalidade do pescado transaccionado, o que é sintoma seguro do desajustamento do sistema – como ele funciona actualmente – ao mercado; A formação profissional dos trabalhadores da pesca é menos que o suficiente, salientando-se que no continente receberam formação escolar organizada nos últimos dez anos apenas 255 pessoas, para uma população activa na pesca superior a 35000 trabalhadores; A produtividade da pesca – toneladas de pescado por trabalhador – é actualmente inferior à que se registava há dez anos atrás e completamente desajustada dos níveis e padrões europeus.

O programa do Governo para as pescas assenta nas seguintes orientações principais:

Na Área dos Recursos Piscatórios (torna-se necessário o conhecimento real dos existentes para uma correcta exploração dos mesmos na óptica do melhor aproveitamento produtivo sem contudo deixar de acautelar com rigor a conservação das espécies. A investigação científica será desenvolvida e reforçada para inventariação de todos os recursos da nossa ZEE e para

reconhecimento da situação no limite das doze milhas. Também será montada de forma descentralizada, e cobrindo todo o litoral, uma rede informatizada de recolha e tratamento de informação sobre produção e movimento de pescado, garantindo abertura e acesso à mesma por parte dos agentes económicos);

Na área legislativa será proposto um conjunto coerente e actualizado de legislação/regulamentação que terá em conta as nossas necessidades de gestão de recursos de apoio às estruturas da pesca e os princípios e oportunidades decorrentes da adesão às Comunidades Europeias);

Na área das Estruturas Produtivas torna-se imperioso orientar e incentivar a actualização da nossa frota, adequando-a às necessidades das nossas zonas de pesca. Assim: será definido o perfil da frota orientada relativamente aos recursos disponíveis o qual concentrará os apoios tendentes ao seu desenvolvimento; apoiar-se-á o apetrechamento com equipamento que permita o uso de técnicas modernas e adequadas às nossas necessidades; será igualmente definido e apoiado o perfil das indústrias transformadoras do pescado, mais adequado às exigências da Comunidade Europeia no enquadramento das nossas vantagens comparativas dentro deste mercado e dos nossos outros mercados tradicionais; será apoiado o reapetrechamento e o desenvolvimento do sector conserveiro em termos modernos e incentivar-se-á a mais eficiente colocação dos seus produtos nos diversos mercados; será substituído o actual sistema de financiamento não organizado e em larga margem casuístico, por outro em que de uma forma coordenada e transparente se interliguem o crédito e os subsídios nacionais e comunitários, pondo os ao serviço da reestruturação do sector; serão melhoradas as infra-estruturas de apoio em terra à pesca nos vários domínios de movimentação, manuseamento e conservação do pescado; serão clarificados os mecanismos de intervenção da autoridade marítima e apoiado o reforço dos meios físicos de vigilância, tendo em vista acautelar os recursos nacionais e a sua correcta utilização.

Na Área de Organização do Mercado será dedicada particular atenção à sua estruturação, tendo em conta as normas e práticas comunitárias e a correcta formação dos preços de pescado ajustado aos interesses dos agentes envolvidos. Assim: será instituído um organismo regulador do mercado com vista à melhor eficácia no funcionamento do mesmo; serão definidas normas de qualidade e de comercialização para os produtos da pesca, tendo em vista acautelar os interesses dos consumidores e dar garantias de qualidade, desde a origem do pescado, aos canais de comercialização que se deseja tornar mais eficientes; será apoiada a criação de organizações de produtores, entidades que terão de desempenhar um papel essencial de intervenção no mercado; criar-se-ão as condições para o mais eficaz e racional funcionamento do mercado de primeira venda de Pescado, evidenciando as vantagens económicas e logísticas desta intermediação, de modo que surja ante os interessados como um benefício global para os vendedores (armadores e pescadores) e

compradores (comerciantes), e não como uma obrigação disfuncional; esta medida enquadrar-se-á num âmbito mais vasto de combate da fuga à luta em que, sem descurar uma desejável melhoria na actividade fiscalizadora, se insistirá num conjunto de medidas persuasivas.

Na Área Social e de Formação Profissional, serão tomadas medidas para colmatar a falta de preparação dos profissionais de pesca, designadamente, na utilização de técnicas mais modernas e sofisticadas. Assim: serão promovidas melhores condições de trabalho e de segurança para os pescadores, onde aliás a formação profissional desempenha papel de relevo; serão intensificadas as acções de formação técnico profissional a todos os níveis, com realizações sempre que possível descentralizadas junto dos portos de pesca, e acautelando devidamente a subsistência económica dos pescadores durante os tempos de formação; no âmbito social será aperfeiçoado o regime de segurança social dos pescadores.

Na Área das Relações Internacionais, será dada especial ênfase à integração na política de pescas da Comunidade Europeia com salvaguarda dos interesses nacionais nomeadamente nos casos em que estiver em causa prejuízo na concorrência ou competitividade dos nossos produtos da pesca no âmbito Europeu.

Será prosseguida e desenvolvida dentro deste novo quadro a política de obtenção de recursos piscatórios externos, com especial relevo para o reforço das relações com os países de língua oficial portuguesa.

A reestruturação orgânica do Ministério da Agricultura, Pescas e Alimentação é uma condição indispensável à obtenção dos objectivos atrás fixados.

A reorganização do Ministério obedecerá a princípios de simplificação, de funcionalidade e de descentralização.

Os portos de pesca e as áreas de pesca nos portos comerciais, beneficiarão das melhorias que o desenvolvimento da actividade piscatória impõe.

Os portos de comércio internacional serão considerados de importância relevante no processo de integração nas Comunidades Europeias, dando o governo prioridade a todas as medidas que promovam a sua competitividade internacional, aumentando a sua produtividade com a introdução de alterações na sua gestão e na legislação do transporte terrestre.

Acentuar-se-ão as relações de complementaridade entre os portos do Norte, Centro e Sul integrando os nos planos regionais no que se refere ao seu desenvolvimento e interligação com os modos de transporte terrestre.

Serão valorizados os grandes eixos de circulação rodoviária, ferroviária e fluvial, portos, aeroportos e aeródromos com vista não só a dar resposta às solicitações de tráfego existente e à melhoria das ligações internacionais mais significativas para o desenvolvimento do País, como também às opções de desenvolvimento regional.

No que respeita aos transportes marítimos, procurar-se-á dinamizar e apoiar a expansão e renovação da frota da marinha de comércio, em articulação com a adopção de mecanismos mais eficazes para melhor utilização do armamento nacional, designadamente no transporte de produtos essenciais.

Enquadrado no direito comercial marítimo, será revista a legislação da marinha de comércio, quanto às regras de acesso e ao exercício da actividade do transporte marítimo, ao apoio à utilização de meios nacionais, à aquisição de navios e a outros importantes domínios.

ANEXO G –

XI Governo Constitucional, relativo ao mar.

Quanto aos Transportes exteriores, As condicionantes geográficas do nosso País conferem carácter estratégico, quer à aviação comercial, quer à marinha mercante, carácter esse reforçado pela importância do triângulo continente Açores Madeira, assim como pela necessidade de se encontrarem soluções específicas para a problemática das ligações de, para e entre as regiões autónomas, no quadro da solidariedade nacional.

Os transportes marítimos continuarão a merecer a cuidadosa atenção do Governo prosseguindo-se na actualização do quadro legal das respectivas actividades, tendo em conta, nomeadamente, os imperativos resultantes do processo de integração europeia. O Governo estudará a aplicação de novos incentivos à exploração e modernização das frotas, bem como à eficácia das operações portuárias e, de um modo geral, promoverá a adopção de medidas que permitam o aumento da, produtividade do armamento nacional. Será promovida a procura de uma melhor articulação entre a indústria do sector naval e os armadores públicos e privados.

Atendendo não só às nossas tradições históricas, mas sobretudo às potencialidades que o mar tem para o nosso País, será desenvolvido o papel da Escola Náutica, em articulação com os organismos que se ocupem das ciências do mar.

A expansão do acesso ao ensino superior, compreendendo, entre outras, a instituição da Universidade Aberta e do Instituto das Ciências do Mar, acompanhada da reformulação do sistema de acesso com responsabilização predominante das instituições de ensino superior, bem como da revisão dos respectivos esquemas de financiamento público e privado, acompanhada de medidas de justiça social que privilegiem os alunos mais carenciados e conduzam a uma maior democratização do acesso;

Quanto às pescas, A importância sócio-económica do sector das pescas dá-lhe relevo primordial na economia do País. A vocação e experiência dos nossos pescadores são garantia da capacidade para aproveitarmos eficazmente os recursos piscatórios da Zona Económica Exclusiva e dos pesqueiros externos disponíveis, vencendo atrasos estruturais que ainda permanecem. Para tanto aquelas potencialidades têm de ser completadas com meios de renovação das estruturas produtivas, e com as condições que permitam o exercício de uma actividade profissionalmente evoluída, segura, duradoura, tecnologicamente moderna e economicamente mais produtiva.

O desenvolvimento da indústria transformadora dos produtos da pesca, aproveitando e valorizando capturas pouco utilizadas para o consumo directo em fresco, é outro elemento fundamental do progresso integrado do sector, e do seu reforço económico, dando maior valor acrescentado aos produtos da pesca, o que contribuirá para a regularização da oferta de pescado e seus transformados, satisfazendo uma procura crescente, quer no plano interno quer externo.

A costa portuguesa dispõe de condições favoráveis para a instalação de aquacultura, actividade que urge estimular e incrementar, aproveitando recursos de significativo valor que podem contribuir para a satisfação de necessidades alimentares alternativas às capturas de espécies no meio natural.

O Governo assume ainda em matéria de pescas as seguintes orientações e objectivos principais: Na área dos recursos piscatórios prosseguirá a pesquisa dos mananciais pesqueiros existentes com vista ao correcto ordenamento e aproveitamento dos mesmos (A investigação científica será desenvolvida e reforçada para inventariação dos recursos da nossa ZEE e para reconhecimento da situação dos recursos situados junto à costa e que são objecto de intensos esforços de pesca; A pesca exploratória será incentivada, com o adequado apoio e acompanhamento científico, visando a captura de espécies menos habituais e a promoção de actividade em novos pesqueiros; Será estimulada a reorientação do esforço de pesca situado próximo da costa ou em águas interiores, quando nocivo, canalizando-o para águas mais profundas, para a captura das espécies menos exploradas); Na área legislativa será continuada a actualização da legislação e regulamentação sobre a actividade da pesca e a aquacultura, tendo em conta as necessidades de uma correcta gestão dos recursos e a coerência e harmonização com os princípios e normas comunitárias; Na área da frota será prosseguido o apoio e incentivo à sua reestruturação e renovação, tendo em vista substituir as unidades mais antigas e inadequadas a uma exploração eficiente e racional dos recursos; construir novas unidades capazes de capturar os recursos subaproveitados da nossa ZEE; modernizar as embarcações introduzindo novas técnicas e métodos de pesca, mais selectivos e produtivos, e economias de exploração, em particular de energia; melhorar a conservação e acondicionamento do pescado numa perspectiva do aumento de qualidade e valor; melhorar as condições de trabalho e segurança a bordo; A frota de pesca artesanal será objecto de um programa nacional de apoio à sua reestruturação, visando a construção de embarcações mais seguras e com possibilidades de actuar com maior raio de acção e mais afastadas das zonas de cria e crescimento de juvenis, e utilizando artes que contribuam para uma melhor conservação de recursos; Na área da indústria transformadora da Pesca será continuado o incentivo ao seu desenvolvimento, com vista a: aumentar a incorporação do valor acrescentado em

produtos de pesca e dar satisfação a necessidade crescente de consumo destes produtos; aumentar a utilização e valorização das espécies menos habituais no consumo directo em fresco e favorecer uma maior liquidação entre a produção e a transformação; melhorar as condições de produtividade e qualidade da indústria conserveira tradicional, mantendo a sua competitividade nos mercados internacionais; Na área de organização de mercado será dedicada particular atenção à sua estruturação, tendo em conta as normas e práticas comunitárias e a correcta formação dos preços do pescado, ajustado aos interesses dos agentes económicos envolvidos. Assim: será estimulada a consolidação e reforço das organizações de produtores, enquanto estruturas fundamentais para um exercício racional da pesca e regularização da produção; será continuada a definição de normas de qualidade e de comercialização para os produtos de pesca; serão completadas as condições para o mais eficaz funcionamento do mercado de primeira venda de pescado, informatizando o leilão nas principais lotas com vista a garantir transparência e eficiência na formação dos preços; será prosseguida a construção de instalações portuárias de pesca, mais seguras e dotadas de lotas modernas; Na área da fiscalização da pesca será instalado um sistema de controlo e vigilância recolhendo informação sobre toda a actividade exercida na ZEE nacional; Na área da segurança social e formação profissional será continuada a melhoria das condições sociais e de reforma dos pescadores, permitindo a retirada condigna da vida activa aos mais velhos, rejuvenescendo o sector e atraindo novos profissionais; será continuada e ampliada a formação profissional, de forma descentralizada junto dos principais Portos de Pesca, com vista ao aperfeiçoamento técnico e progressão profissional dos pescadores e formação básica adequada dos mais novos que pretendem iniciar a carreira da pesca; Na área das relações internacionais será dada especial ênfase à integração na política de pescas da CEE com salvaguarda dos interesses nacionais, nomeadamente nos casos em que estiverem em causa prejuízos na concorrência ou competitividade dos nossos produtos da pesca no âmbito europeu. Será prosseguida e desenvolvida dentro deste novo quadro a política de obtenção de recursos piscatórios externos, com especial relevo para o reforço das relações com os países de expressão portuguesa.

ANEXO H –

XII Governo Constitucional, relativo ao mar.

É assumido o sistema de autoridade marítima como elemento fundamental da afirmação da soberania nacional nas costas e nas águas sob jurisdição portuguesa, será objecto de aperfeiçoamento e modernização. A par da melhoria e automatização já realizada da rede de faróis e da continuação do programa de reapetrechamento de embarcações salva vidas costeiras será desenvolvido um plano de recuperação das capitánias e intensificada a cooperação com as demais entidades com competências nos domínios do mar. A este respeito, e na sequência da aplicação do princípio de que aos ramos das Forças Armadas cabe essencialmente a missão de aprontar e manter a força militar adequada, o sistema de autoridade marítima transitará para a dependência directa do Ministro da Defesa Nacional. O Governo procederá igualmente à actualização dos normativos relacionados com o sistema de autoridade marítima, em especial o domínio público marítimo e o regulamento geral das capitánias.

No âmbito de uma política marítima global, o Governo desenvolverá um esforço específico nas áreas dos Transportes Marítimos, da Navegação, dos Portos e das Pescas. Para além da sua natureza estritamente económica e social, as referidas áreas integram importantes aspectos relacionados com o processo de integração de Portugal nas Comunidades Europeias, com as políticas de coordenação internacional do uso dos oceanos, com a cooperação com os Países de Língua Portuguesa e, em termos gerais, com o reforço da nossa identidade como País de longa e gloriosa tradição marítima. Acresce que num mundo cada vez mais competitivo, cada País deve desenvolver áreas de especialização, nomeadamente aquelas em que disponha já de recursos e de vocação.

Assim, quanto aos Transportes marítimos e navegação, O Governo irá apoiar a modernização e desenvolvimento da marinha de comércio. Designadamente será promovida a melhoria das ligações marítimas entre o Continente e as Regiões Autónomas. Paralelamente será actualizado e ajustado o quadro legal existente, apoiando a reestruturação da frota e participando activamente na definição da política comunitária de transportes marítimos. O Governo promoverá a regulamentação e a aplicação das normas jurídicas destinadas a reforçar a eficácia da sua intervenção no âmbito da segurança da navegação da salvaguarda da vida humana no mar e da prevenção da poluição pelos navios.

Quanto aos Portos, estes têm de ser cada vez mais um ponto de passagem rápido e económico de cargas e cada vez menos, um ponto de armazenagem longa e dispendiosa dessas mesmas cargas. Só assim se pode contribuir para que os nossos produtos de exportação sejam mais

concorrenciais no mercado externo e os produtos importados cheguem a preços mais baixos ao consumidor final.

Por isso o Governo promoverá a modernização das infraestruturas portuárias, nomeadamente as que se prendem com uma melhor acessibilidade física e com as ligações às redes rodo-ferroviárias, bem como uma gestão inovadora das áreas dominiais e o fomento da especialização portuária.

Por outro lado, fomentar-se-á uma decisiva participação dos agentes privados na gestão portuária, particularmente no domínio de gestão do pessoal e dos recursos operacionais. A esses agentes privados há-de caber a principal responsabilidade pela fluidez da movimentação portuária e pelos ganhos de produtividade a atingir. Entretanto, o Estado irá progressivamente deixando de regulamentar ou de intervir em tudo aquilo que não couber na sua área específica de actuação.

Tendo em vista contribuir para a redução dos períodos de imobilização dos navios e das mercadorias nos portos, serão criados mecanismos para a facilitação do tráfego marítimo.

Será ainda flexibilizada a regulamentação do serviço de pilotagem, por forma a permitir que cada porto possa escolher as soluções mais adequadas, sem prejuízo das garantias de qualidade e de segurança que cabe ao Estado assegurar. Atendendo à importância que o Governo atribui à valorização dos recursos humanos no sector dos transportes marítimos, à segurança da navegação e à protecção do meio marinho, será desenvolvido o papel da Escola Náutica e da Escola de Mestrança e Marinhagem, quer a nível nacional, quer a nível internacional, em especial na cooperação com os Países de Língua Portuguesa.

Já na área da frota de pesca em geral, será prosseguido o incentivo e apoio ao seu redimensionamento e modernização. No conjunto das acções estruturais que visam adequar a frota de pesca nacional aos recursos internos ou externos disponíveis, privilegiar-se-á o incentivo e apoio à constituição de sociedades mistas entre armadores portugueses e agentes económicos de países terceiros carentes de capital e tecnologia, mas dotados de recursos de pesca rentáveis, que permitam assegurar a continuidade das operações das embarcações de pesca, em particular daquelas que se defrontam com escassez de pescadores.

Para garantir uma actividade sustentada, duradoura e equilibrada da pesca nas águas portuguesas, será prosseguida uma política de rigor na gestão e conservação dos recursos pesqueiros. Nesse sentido: ao nível do ordenamento da actividade pesqueira, ajustar-se-á gradualmente a capacidade e o esforço de pesca aos potenciais exploráveis dos recursos disponíveis; ao nível do licenciamento para o exercício da actividade, introduzir-se-ão critérios de maior rigor, privilegiando os agentes económicos que demonstrem fazer da pesca uma actividade profissionalizada; ao nível do controlo e vigilância do exercício da pesca, instrumento fundamental para o êxito da política de desenvolvimento preconizada, será prosseguido o reforço da sua

capacidade interventora, de forma a garantir o cumprimento dos normativos legais em vigor e a contribuir para uma eficaz gestão dos recursos de pesca disponíveis.

No plano das infraestruturas de apoio em terra à pesca, prosseguirá o esforço da sua modernização, especialmente no que se refere aos portos de pesca e lotas.

No plano dos recursos humanos ligados à pesca, será prosseguido o reforço da sua valorização profissional e dignificação social, a qual será adequada em termos de dimensão e distribuição regional às necessidades em cada momento sentidas no mundo laboral do sector. Ao mesmo tempo, promover-se-ão medidas de acompanhamento social que permitam atenuar as incidências negativas que possam decorrer do processo de ajustamento das capacidades produtivas da frota ao volume dos recursos exploráveis, por forma a reorientar e a enquadrar socialmente os estratos sociais mais dependentes da pesca.

Na área da aquacultura, será dado um amplo apoio à sua expansão, quer em terra, quer em "off shore".

Na área da indústria transformadora dos produtos da pesca, dar-se-á particular atenção e incentivo à modernização da indústria conserveira dado o peso que assume na exportação de produtos da pesca e a valorização que incorpora em matéria-prima de origem nacional. Incentivar-se-á, no âmbito do programa da melhoria das condições de transformação e de comercialização dos produtos da pesca, a expansão e melhoria, sobretudo nas zonas do interior, da rede de distribuição desses produtos, especialmente de congelados envolvendo nomeadamente infraestruturas de frio.

No domínio da investigação, privilegiar-se-á a sua componente aplicada, e, dentro desta, o fornecimento da informação científica indispensável para que, com base nela, se desenvolva uma política de exploração racional dos recursos, pelo que se dará prioridade ao reforço dos estudos conducentes à inventariação e acompanhamento da evolução dos potenciais de pesca da Zona Económica Exclusiva.

ANEXO K –

XIII Governo Constitucional, relativo ao mar.

Será intensificada a cooperação com os departamentos e entidades ligados ao conhecimento do mar, à cartografia marítima e à cartografia terrestre, bem como desenvolvida a participação do departamento da Defesa na concretização dos planos nacionais relativos às políticas de energia, da água, do ambiente e do ordenamento do território.

.....

Quanto às Pescas e Aquacultura, A situação hoje existente, a nível mundial, comunitário ou mesmo nacional, prefigura crescentes dificuldades tanto no acesso a pesqueiros como em quebras da captura global; a situação a que se chegou na pesca marítima é tanto mais preocupante quanto, de acordo com os dados mais recentes da FAO, um eventual aumento de produção não excederá os 4 milhões de toneladas até 2000 – uma pequena fracção dos actuais cerca de 57 milhões de toneladas -, esperando-se que, quando muito, o nível de produção alcançado (na ordem dos 60 milhões de toneladas) se mantenha até 2010. Entre 1986 e 1994, a evolução do sector pesqueiro em Portugal reflectiu a tendência geral, particularmente no que se refere às capturas, com uma quebra de cerca de 35% e à aquacultura, com uma diminuição superior a 50%, tendo aumentado de forma substantiva a nossa dependência externa: em 1986, mais de metade das necessidades internas de consumo eram satisfeitas pela produção nacional, enquanto em 1994 aquele nível caiu para 1/3, situando-se hoje o saldo negativo da balança comercial do total dos produtos da pesca acima dos 78 milhões de contos.

Diversas causas contribuíram para este estado de coisas, mas certamente as de maior incidência resultaram da permanência, por largo tempo, de uma pesca excessiva e desregulada com protelar de decisões e o agravar dos problemas que resultam da degradação de um número significativo de espécies com interesse comercial e do facto de ter sido substancialmente reduzido o acesso aos pesqueiros externos tradicionais. No caso particular das águas sob jurisdição portuguesa, a gravidade da situação poderá ter ainda maior repercussão no curto/médio prazo, com um decréscimo nas possibilidades de capturas de certas espécies, de que a pescada é um caso exemplar pela simples razão de, nesses pesqueiros, termos um largo número de pescarias multiespecíficas.

Considera o Governo que o elemento determinante para uma estratégia de longo prazo assenta na ideia de que a sustentabilidade das pescas portuguesas depende, essencialmente, dos recursos existentes nas nossas águas, oceânicas ou costeiras, ou ainda da rede hídrica continental e da forma como os soubermos explorar. Assim sendo, e sem prejuízo de continuar a apoiar por

todos os meios o segmento da grande frota, o futuro não pode deixar de ter por base a recuperação dos recursos de pesca, particularmente os que ocorrem nas nossas áreas de jurisdição, sem os quais não é possível assegurar a perenidade do sector. A pesca tem, em todos os seus aspectos, desde a captura e aquacultura, até à indústria transformadora e ao consumidor, uma real importância que não se deve reduzir a meras percentagens de PIB mas ter em atenção o facto de providenciar um número significativo de postos de trabalho directos, superior a 50 000 – dos quais boa parte em localidades ou regiões onde poucas alternativas existem -, assegurar a sobrevivência de um apreciável número de dependentes (a montante e jusante), gerar riqueza e contribuir para a estabilidade das comunidades piscatórias, garantir um contributo para o consumo de proteínas de origem animal que não é desprezível nem substituível e contribuir para que o saldo negativo da balança comercial não se agrave ainda mais. O Governo está na firme disposição de tudo fazer para que o sector conheça um novo fôlego e encare o futuro com mais esperança e um sentimento de estabilidade, buscando, convictamente, uma nova estratégia de aproximação aos problemas em que será fundamental a conjugação de esforços e uma efectiva participação dos agentes económicos e profissionais da pesca. A chave para o futuro terá de se encontrar na recuperação dos recursos mais degradados, numa melhor e mais responsável gestão, na redução das perdas e desperdícios, na procura de novas pescarias e no desenvolvimento da aquacultura; isso significa que um projecto de desenvolvimento sustentável implica novos conceitos de desenvolvimento e a consciência clara de que as componentes económica, social e ecológica têm de ser vistas como constituindo um todo integrado e coerente.

Para ir ao encontro destes grandes objectivos, e no contexto da Política Comum de Pescas, consideram-se essenciais os seguintes cinco vectores de estratégia para uma actuação política: Recursos humanos (todo o processo de mudança deve apoiar-se no maior consenso possível e de modo que todos os profissionais da pesca sintam que a sua participação é desejada, implicando um processo de gradual co-responsabilização mútua entre a Administração e o sector); Recursos da pesca e da aquacultura: a sustentabilidade da actividade pesqueira depende de um aproveitamento racional dos recursos tanto ao nível da actividade piscatória no mar e em águas interiores como da aquacultura, representando esta um elemento fundamental para uma estratégia de longo prazo assente em sistemas alternativos de exploração dos recursos vivos aquáticos); Frota: sendo limitados os recursos, há que ajustar aos recursos efectivamente disponíveis em cada momento não apenas a capacidade da frota mas também o esforço de pesca que ela desenvolve. Acresce que, sendo os recursos existentes em águas sob jurisdição nacional o que de mais seguro se poderá contar para o futuro, a frota costeira e da pequena pesca assumem um lugar importante numa estratégia orientada para a sustentabilidade do sector no futuro); Indústria e comercialização: face à

crescente internacionalização do mercado mundial e consequente concorrência de países terceiros, em particular do Norte de África e da zona do Pacífico/Índico, haverá que adequar a indústria transformadora nacional a novas situações que resultam de um mercado mais aberto e competitivo e do desenvolvimento de novos hábitos de vida com a consequente necessidade de novos produtos); Administração (deverá ser colocada ao serviço do sector, reduzindo-se a burocracia e acelerando os tempos de resposta, garantindo a maior transparência na tomada de decisões e procedendo à necessária descentralização dos serviços. Tal significa a redefinição de áreas e limites de actuação, conferindo às futuras estruturas descentralizadas capacidade de actuação e de tomada de decisões no que for pertinente).

Quanto às medidas para concretizar as linhas de orientação estratégica, Explicitam-se em seguida algumas das mais representativas para cada área de acção: Recursos humanos (Desenvolvimento, por fases sucessivas, de um sistema de informação aberto e transparente (tendo por base o Banco Nacional de Dados para as Pescas - BNDP); Aperfeiçoamento de mecanismos de consulta que permitam a participação dos elementos representativos dos diversos interesses, e a tomada de decisões de forma tanto quanto possível consensual e co-responsabilizadora; Diversificação das acções de formação, nomeadamente tendo em atenção as implicações decorrentes da importância da mulher no sistema de produção pesqueira e da aquacultura e da existência de uma estrutura etária peculiar, na procura de alternativas com carácter produtivo e na prospecção e exploração de mercados, estimulando-se a associação de interesses); Recursos pesqueiros e aquacultura (Execução de uma política que conduza, gradualmente, a uma efectiva regulação do esforço de pesca e consequente racionalização do regime de exploração e ordenamento da actividade; Reapreciação de toda a política de investigação aplicada, definindo prioridades e promovendo uma melhor e mais adequada actuação, abrindo caminho a novas experiências e saídas para a produção primária e para a indústria nacionais; Desenvolvimento de programas e planos de gestão integrada das zonas costeiras, em estreita associação com outros departamentos do Estado e Municípios do litoral tendo em conta a inter-relação das mais diversas actividades, incluindo as desenvolvidas com carácter lúdico e ou desportivo; Avaliar e promover as possibilidades de aproveitamento da fauna piscícola dos nossos rios, lagos e albufeiras, em termos de pesca, com fins económicos e ou lúdicos, de cultura e de indústria transformadora, tendo em vista o aproveitamento da fauna endémica e a eventual criação de novos pólos de interesse económico no interior, incluindo o fomento de sistemas integrados de produção; Reforçar o apoio e a assistência técnica aos aquacultores e promover, onde adequado, o desenvolvimento de projectos-piloto nas zonas costeiras, tendo em vista a ocupação de novas áreas e o eventual recurso a novas soluções tecnológicas); Frota (Promover um efectivo ajustamento do esforço de pesca às potencialidades de exploração oferecidas, em cada momento, pela condição em que se encontrem

os recursos; Melhorar a articulação da sua actividade com a indústria transformadora, tendo em vista o escoamento da produção e a maior valorização das espécies exploradas, com relevo para as espécies subexploradas e ou não convencionais; Reforçar as acções com vista à melhoria das oportunidades de pesca para as frotas que operam em águas internacionais ou de países terceiros); Indústria e comercialização (Estimular a diversificação da produção industrial, abrindo caminho à valorização de certas matérias-primas até aqui pouco ou nada exploradas, incluindo espécies de água doce; Apoiar as organizações de produtores e outras formas associativas, tendo em atenção os diferentes aspectos em que a sua acção se pode fazer sentir, incluindo a distribuição e o reforço de perspectivas no que se refere ao escoamento de produtos); Administração (Reajustamento dos serviços centrais e das estruturas regionais/locais, tendo em vista aproximar gradualmente, de modo seguro e em estreita articulação com outras entidades, incluindo as autarquias, a administração e a investigação do sector; Definição do conceito de autoridade de pesca, distinguindo-a da autoridade marítima e restabelecimento da Inspeção-Geral das Pescas como estrutura independente, conferindo-lhe a autonomia e os poderes adequados para, com isenção e total independência, exercer as suas competências; Promoção de uma acentuada melhoria da informação dirigida ao sector; Criação de uma unidade especializada na cooperação técnica, científica e económica com países terceiros - com especial relevo para os países africanos de língua portuguesa -, dotada de poderes de coordenação sectorial, adequado grau de autonomia operacional e pessoal qualificado - que articulará a sua acção com estruturas congéneres, tanto a nível nacional como comunitário, como ainda internacional.

Na vertente do Transporte Marítimo Os objectivos a atingir neste modo de transporte são os seguintes: Modernização do equipamento; Cumprimento e aplicação efectiva dos instrumentos de segurança marítima; Aumento da produtividade dos portos e do transporte marítimo.

As medidas para se atingirem estes objectivos são, designadamente: Actualização do sistema de incentivos que garanta a efectiva modernização da frota nacional e níveis de qualidade elevados no transporte; Reformulação global da regulamentação aplicável visando a facilitação das condições do exercício da actividade; Reorganização e centralização das áreas da segurança marítima, protecção da vida humana no mar e do ambiente marinho; Reorganização das administrações portuárias, visando em simultâneo a sua efectiva autonomia para a gestão numa óptica de mercado, como a uniformização de práticas e critérios de operação; Aprofundamento da reforma legislativa sobre a operação portuária, numa lógica de incentivo ao envolvimento crescente do sector privado na gestão comercial das operações; Reforma do ensino profissional do sector, adaptando-o as novas realidades quer da gestão técnica dos navios, quer das operações de terra.

ANEXO I –

XVI Governo Constitucional, relativo ao mar.

A nomeação de um Secretário de Estado dos Assuntos do Mar, na dependência do Ministro de Estado e sem intromissão orgânica na esfera da Defesa Nacional, mas beneficiando das óbvias sinergias que a proximidade das duas tutelas proporciona, constitui uma aposta estratégica do XVI Governo Constitucional.

A aposta nos Assuntos do Mar representa uma ideia de país, uma estratégia de futuro e uma oportunidade com valências tão diferentes como as que se perspectivam numa visão integrada e multidisciplinar do potencial estratégico representado pela condição marítima e oceânica de Portugal. O cumprimento deste programa implica um elevado sentido de cooperação e coordenação entre vários departamentos governamentais.

O Mar significou, na História de Portugal, uma condição de liberdade e independência. O Mar deve, também, significar no Portugal de futuro, uma extraordinária oportunidade de criação de riqueza. O Mar significa, por outro lado, um desafio permanente, seja no plano do relacionamento internacional de Portugal – é o caso das Nações Unidas e da União Europeia -, seja no plano da revitalização das capacidades nacionais para garantir a segurança da nossa costa. Enfim, o Mar representa uma oportunidade para gerar postos de trabalho, fortalecer sectores industriais, promover o desenvolvimento científico, articular uma nova competitividade das políticas de tráfego marítimo e infra-estruturas portuárias e, em geral, dotar o Estado Português das normas e instituições que clarifiquem as responsabilidades nos domínios directa ou indirectamente relacionados com o Mar. Como pano de fundo da aposta no Mar, o Governo apreciará o trabalho muito positivo da Comissão Estratégica dos Oceanos, densificado no respectivo relatório e conclusões já entregues ao Primeiro Ministro e a merecer reflexão e despacho prioritários.

As prioridades estabelecidas no âmbito dos Assuntos do Mar são, nos próximos dois anos, as seguintes: promover a apreciação em Conselho de Ministros do relatório e conclusões apresentadas pela Comissão Estratégica dos Oceanos; promover o reforço da discussão pública e do debate político sobre as grandes questões oceânicas e marítimas que interessam a Portugal, tanto no plano da defesa do interesse nacional como no plano da articulação das políticas mais correctas para o sector no âmbito das organizações internacionais de que fazemos parte; assumir como necessário e útil para a articulação das políticas do Mar a definição do melhor modelo orgânico para dar representação técnica qualificada e integrada às políticas públicas do sector; contribuir com as acções necessárias para uma representação externa qualificada e coordenada de Portugal em todos os fora multilaterais sobre Oceanos e Mares, nomeadamente no âmbito das agências das

Nações Unidas e da União Europeia, bem como no das organizações intergovernamentais de âmbito global, regional e sub-regional relevantes; dar prioridade à revitalização, recuperação, modernização e internacionalização das capacidades industriais de Portugal no sector da Construção Naval, articulando com uma política de estaleiros com especial atenção para os Estaleiros Navais de Viana do Castelo e para o potencial económico que deriva da Lei de Programação Militar, dos planos de modernização da Marinha e, ainda, o aproveitamento coerente das demais capacidades industriais existentes em Portugal neste sector; assegurar a cooperação reforçada e absolutamente necessária entre a Autoridade Marítima Nacional, a administração marítima e as autoridades portuárias; desenvolver uma política legislativa, executiva e administrativa orientada para o reforço e valorização da segurança marítima, procurando o funcionamento coordenado das diversas instituições do Estado com responsabilidades nesta área e valorizando as sinergias resultantes da instalação em Portugal da Agência Europeia de Segurança Marítima; agilizar a aprovação de diplomas e instrumentos no domínio da segurança marítima, entre os quais se destacam a definição de áreas Marítimas Nacionais; a criação da zona contígua; o novo regime legal do registo patrimonial marítimo; o regulamento do Conselho Coordenador Nacional do Sistema da Autoridade Marítima; o regime geral da remoção de destroços; o reforço do regime legal dos ilícitos de poluição marítima e a densificação, na legislação portuguesa, dos crimes ecológicas no mar; conceder atenção redobrada à questão do ISPS Code e os objectivos de Portugal no que toca à vigilância e fiscalização marítimas, seus meios e instrumentos; cumprir de forma atempada e competente os compromissos de Portugal no quadro da Agência Europeia de Segurança Marítima; Dar novo impulso a uma concepção economicamente competitiva institucionalmente coordenada e efectivamente descentralizadora do modelo de administração portuária; apoiar o desenvolvimento da investigação científica, tecnológica e da formação em áreas relativas ao oceano; apoiar a constituição do dossier português para a extensão da plataforma continental.

No campo das pescas, O Governo intervirá no sentido de promover a criação de condições que tornem o sector pesqueiro português mais moderno e competitivo, assegurando, assim, a sua sustentabilidade, no quadro da Política Comum de Pescas. Para o efeito desenvolverá uma política de modernização estrutural, quer ao nível da produção, quer ao nível da indústria transformadora dos produtos da pesca e da aquicultura, incentivando o investimento no sector e orientando-o para responder às actuais exigências de competitividade empresarial e aos requisitos da Política Comum de Pescas, nomeadamente no que respeita à conservação dos recursos e à qualidade dos produtos.

Assim, o Governo propõe-se a: promover a modernização das estruturas produtivas do sector, dos portos de pesca e de outros equipamentos de interesse colectivo, com o objectivo de garantir a qualidade e valorização dos produtos da pesca, a preservação ambiental e a dinamização

integrada das comunidades piscatórias; modernizar a frota de pesca, promovendo a melhoria das condições de segurança, habitabilidade e conservação do pescado a bordo; assegurar a manutenção e o eventual reforço das possibilidades de pesca da frota nacional que opera em pesqueiros externos; garantir a sustentabilidade das pescas nacionais, através de medidas de gestão dos recursos cujos pareceres científicos o aconselhem; dinamizar a cooperação com países terceiros, em especial com os de língua oficial portuguesa; investir na melhoria das estruturas de apoio à investigação, com destaque para os navios de investigação, estações piloto de aquicultura e laboratórios especializados, de forma a melhorar a capacidade operacional e facilitar a transferência de conhecimentos aos agentes económicos; adequar a formação profissional às necessidades emergentes do evoluir do sector, por forma a compatibilizar a qualificação exigida pelo mercado de trabalho com o perfil técnico-profissional dos profissionais do sector; assegurar o adequado controlo e fiscalização da Zona Económica Exclusiva Nacional, através da utilização de sistemas de localização por satélite e de uma intervenção coordenada dos meios humanos e materiais disponíveis; regulamentar os condicionalismos ao exercício da pesca lúdica com o objectivo de assegurar uma gestão nacional dos recursos e de a compatibilizar com o exercício da pesca comercial.

Pretende-se a reestruturação do modelo de gestão dos portos, através da eventual constituição de uma Holding, de modo a obter economias de escala, redução de custos e aumento da competitividade das estruturas portuárias do País; continuação do esforço de investimento na modernização das principais infra-estruturas portuárias, com vista a atingir maior índice de produtividade e a cumprir as novas necessidades em matéria de segurança portuária; prossecução de uma política de desenvolvimento empresarial da gestão portuária, através do alargamento de concessões de serviço público das actividades portuárias, incentivando o investimento privado; aposta no desenvolvimento das auto-estradas marítimas do Atlântico e no Transporte Marítimo de Curta Distância, com o objectivo de operar uma transferência modal da rodovia para o transporte marítimo, de forma a corresponder às preocupações ambientais, e potenciar os recursos naturais e geo-estratégicos do País; desenvolvimento de uma política de apoio à internacionalização e à modernização das empresas de navegação nacionais; construção e modernização das infra-estruturas rodo-ferroviárias de acesso aos portos e necessárias ao estabelecimento da intermodalidade (com particular prioridade à acessibilidade ao Porto de Sines), que permitirá ao transporte marítimo afirmar-se como alternativa competitiva e sustentada face aos restantes modos de transporte.

ANEXO J –

XVII Governo Constitucional, relativo ao mar.

No programa, afirma-se que os Oceanos são elementos essenciais da identidade nacional, mas não podem ser encarados numa visão estática e passadista. O Mar é para Portugal uma fonte de riqueza, de oportunidade e de desenvolvimento, devendo por isso ser valorizado na Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável. Não pode esquecer-se, também, que os Oceanos constituem elos de ligação privilegiados com as outras culturas de raiz lusófona. Por outro lado, o Mar é essencial para uma nova posição de Portugal no Mundo, reforçando uma posição de centralidade atlântica numa relação intercontinental que privilegie os grandes desafios culturais e económicos do Continente Sul-Americano e Africano, sem prejuízo das prioridades dadas ao estreitamento das relações com os países de acolhimento dos nossos emigrantes e que, tradicionalmente, desempenham um papel activo nos seus destinos.

Assim, o equilíbrio de Portugal na matriz atlântica e europeia deve, também, ser conseguido numa vertente Norte-Sul. Nesta óptica, o Governo propõe-se promover as seguintes acções: Desenvolver as iniciativas tendentes ao alargamento da plataforma continental, de acordo com a Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, para além das duzentas milhas marítimas; Promover a coordenação, a nível do Governo, de todas as áreas que respeitem ao Mar e tenham tutelas diferenciadas, designadamente, as áreas da autoridade marítima, dos transportes marítimos e dos portos, do ensino náutico, da pesca e do recreio náutico; Criação de um fórum permanente das actividades ligadas ao Mar, com a participação de entidades públicas e privadas; Criação de áreas de desenvolvimento especializadas com vantagens comparativas no Mar, nomeadamente no campo da investigação científica e tecnológica e na gestão dos recursos vivos, valorizando patrimónios únicos como os campos hidrotermais submarinos nos Açores; Reestruturar o ensino náutico, promovendo uma formação de qualidade de oficiais náuticos, mestrança e marinhagem e articular esta formação com a da efectuada para a pesca; Aumentar a oferta de portos de recreio, promovendo uma dinamização da própria náutica de recreio e dos desportistas náuticos; Redinamizar a Marinha de Comércio, captando investimento nacional e estrangeiro que faça do armamento nacional um ponto forte, aproveitando a política de auxílios de Estado da União Europeia; Garantir a defesa do armamento nacional a nível comunitário, designadamente, ao nível da cabotagem marítima; Promover a construção e operação do sistema controlo do tráfego marítimo costeiro, aumentando a segurança da navegação e a própria segurança marítima, tendo em conta as responsabilidades acrescidas pela sede em Lisboa da Agência Europeia de Segurança Marítima; Redinamizar a indústria de construção e de reparação naval, através de parcerias em

projectos públicos e privados com os estaleiros nacionais, captando os incentivos comunitários ao nível da I&D; Integrar a zona ribeirinha nos objectivos ambientais na gestão da zona costeira, permitindo uma abordagem interdisciplinar do ordenamento das diferentes actividades específicas da orla costeira, a definição de condicionalismos e vocações e orientando o desenvolvimento de actividades específicas da orla costeira, reforçando a necessidade de consolidação de um quadro de gestão integrada das zonas costeiras que deve prosseguir articuladamente entre os espaços litorais, o MT e os demais espaços marítimos nacionais.

A importância das actividades da pesca, pelo seu impacto social, excede largamente o peso que tem na economia portuguesa. Para além de explicar a elevada capitação do consumo dos produtos da pesca, delas dependem muitas comunidades piscatórias, quer no Continente quer nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, cuja sobrevivência tem de ser salvaguardada. O sector das pescas em Portugal tem vindo a registar reduções sucessivas, tanto ao nível das capacidades instaladas como das capturas realizadas, desde que os Estados costeiros foram estabelecendo, nas décadas de 70 e 80 do século XX, as suas Zonas Económicas Exclusivas de 200 milhas, na sequência das decisões tomadas no âmbito das Nações Unidas. Foi no segmento da frota de pesca nacional que operava tradicionalmente em águas distantes que essas reduções se revelaram mais acentuadas e os impactes mais drásticos. Enquanto Estado costeiro com a maior zona económica exclusiva da Europa, cabe a Portugal assumir um papel activo na gestão dos seus recursos, única forma de garantir uma pesca sustentável. Ao nível da frota longínqua, deve privilegiar uma política activa de cooperação com as instituições e os empresários de países terceiros e, no respeito pelo direito internacional, deve defender o acesso a recursos excedentários, numa base negociada, e às espécies migratórias em alto mar, no quadro das organizações regionais de pesca. Paralelamente, a política nacional de pescas deverá ser capaz de responder aos desafios da globalização, das crescentes exigências em termos de qualidade e segurança alimentar, e da informação aos consumidores. Por outro lado, deve ter-se em conta que as capturas são função do equilíbrio dos ecossistemas, sendo que a defesa desse equilíbrio se encontra ameaçada em certas zonas e para determinadas espécies em resultado do esforço de pesca e de outras condicionantes.

Nestes termos, a acção governativa neste domínio assentará nas seguintes **prioridades**: Assegurar a sustentabilidade na exploração dos recursos, através da adopção de medidas de gestão cientificamente fundamentadas, por forma a garantir um pesca biologicamente sustentável e economicamente rentável; Reforço das parcerias com o sector para garantir eficácia e sucesso nas medidas de gestão; Reforço e dinamização da investigação científica nos domínios da pesca e do mar; Definição de áreas marinhas protegidas; Alargamento das áreas de recifes artificiais; Fortalecimento do segmento da pequena pesca costeira; Diversificação das actividades económicas

das comunidades piscatórias; Implementação gradual de um novo regime de segurança social para os profissionais da pesca; Aposta na aquicultura; Valorização da capacidade científica do sector e da sua especificidade; Defesa intransigente dos interesses nacionais ao nível externo, designadamente na União Europeia, muito especialmente nas negociações que se avizinham em torno das perspectivas financeiras para 2007 – 2013, e particularmente do novo Fundo Europeu para as pescas.

Diminuir os custos totais de transporte, mediante o fomento e reforço da intermodalidade e da utilização racional dos modos de transporte e ligações de maior eficiência. Finalmente, integrar de forma eficiente as redes de transportes ibéricas, europeias e transatlânticas, dando-lhes coerência e condições de interoperabilidade, reforçando a competitividade nacional e o papel de Portugal como plataforma logística no espaço europeu e mundial.

A condição ultraperiférica dos Açores e da Madeira nos contextos nacional e europeu, acentuada pelas características arquipelágicas, impõe que o Estado português, no plano interno e no quadro das negociações europeias atinentes à aplicação das políticas comuns para a agricultura e as pescas

No sistema marítimo-portuário, o principal objectivo é optimizar as infra-estruturas existentes e promover a competitividade dos portos nacionais. Assim, preconizam-se como principais medidas: Melhorar os acessos rodo-ferroviários às principais instalações marítimo-portuárias, nomeadamente em Viana do Castelo, Aveiro, Lisboa-Alcântara e Sines; Regular o sistema de concessões de instalações portuárias e do ordenamento jurídico do trabalho portuário, tendo em vista práticas concorrenciais que beneficiem o comércio externo, atraiam a navegação internacional e alarguem o hinterland dos portos nacionais a toda a Península Ibérica; Apostar na modernização do sistema portuário nacional, desburocratizando o despacho dos navios através da introdução de sistemas SI/TI (info-estrutura), criando um portal que integre as alfândegas, a autoridade marítima, as autoridades portuárias, os operadores privados, a autoridade responsável pelo sistema ISPS de controlo dos navios e as demais entidades com responsabilidades nos portos; Proceder à reestruturação institucional e empresarial do sistema marítimo-portuário, com vista à racionalização de custos e ao reforço da competitividade dos portos nacionais no espaço ibérico e internacional; Desburocratizar os processos de certificação de embarcações de comércio e de recreio náutico, através da criação de um sistema SI/TI interactivo com os cidadãos no actual Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos; Aprovação de um plano nacional de ordenamento logístico, com especial incidência nas Áreas Metropolitanas, e definição das duas grandes

plataformas logísticas, em Lisboa e no Porto, necessárias ao funcionamento eficaz da rede nacional e internacional de transporte de mercadorias, com modelos participados e eficazes para a sua gestão e acessibilidades rodo-ferroviárias adequadas.

O Governo saúda e apoiará a iniciativa tomada em Março de 2005 pela presidência da Comissão Europeia, no sentido de por em discussão pública o lançamento de uma “política europeia dos oceanos e dos mares”.

No que se refere especificamente ao Litoral, será desenvolvida uma política integrada e coordenada para as zonas costeiras, em articulação com a política para o Mar, que favoreça a protecção ambiental e a valorização paisagística mas que enquadre, também, a sustentabilidade e a qualificação das actividades económicas que aí se desenvolvam. Por outro lado, serão intensificadas as medidas de salvaguarda de riscos naturais na faixa costeira, designadamente por via de operações de monitorização e identificação de zonas de risco, aptas a fundamentar os planos de acção necessários a uma adequada prevenção, protecção e socorro.

As políticas de desenvolvimento regional e local procurarão enquadrar e contrariar a tendência de excessiva litoralização do País e de desertificação do interior e outras zonas

No que se refere à disciplina de ocupação do litoral, a aprovação do último dos Planos de Ordenamento da Orla Costeira (Vilamoura - Vila Real de Santo António) e o retomar da execução programada dos POOC já aprovados.

ANEXO L –

XVIII Governo Constitucional, relativo ao mar.

Consolidar o “Portugal Logístico”: concluir a ambiciosa rede de plataformas logísticas concebida e lançada pelo XVII Governo Constitucional; ii) promover a localização das actividades produtivas junto das infra-estruturas do Portugal Logístico, como forma de valorização e ordenamento do território; iii) criar a Janela Única Logística, na lógica de modernização e simplificação de procedimentos da Janela Única Portuária, derrubando as barreiras existentes entre os portos e os seus stakeholders.

Garantir a sustentabilidade do sistema logístico: perfilar o princípio da racionalidade e da complementaridade dos vários modos de transporte (comodalidade) na gestão partilhada das cadeias logísticas; ii) fomentar o crescimento das Auto-Estradas do Mar e do Transporte Marítimo de Curta Distância, criando alternativas viáveis na ligação de Portugal à Europa por via marítima, em cooperação com o sector rodoviário; articular a rede ferroviária com a Rede Nacional de Plataformas Logísticas e com os outros modos de transporte, nomeadamente na ligação com os principais portos e aeroportos, assim como com os principais pólos/eixos ibéricos geradores/consumidores de bens e serviços, destacando-se a ligação do Porto de Sines a Elvas/Espanha em condições de franca competitividade; prosseguir o investimento na modernização do sector logístico;

Modernizar o Modelo de Governação e reforçar a Segurança e: potenciar a actividade reguladora do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, libertando-o da administração portuária directa, maximizando as parcerias com as autarquias e as parcerias público-privadas; reforçar o modelo de gestão colaborativa e integrada entre os portos; garantir a articulação dos portos de Lisboa e Setúbal, potenciando ganhos para ambas as infra-estruturas e para a região; adoptar as orientações europeias ao nível das ajudas de Estado, permitindo aos armadores o recurso ao financiamento e ao planeamento plurianual da sua actividade; fomentar a segurança da navegação marítima e fluvial; melhorar a Segurança Marítima, através do aperfeiçoamento e ampliação às Regiões Autónomas do sistema VTS; adoptar, a bordo dos navios da marinha de comércio nacional, as novas tecnologias; salvaguardar e promover o emprego de marítimos nacionais; promover o emprego e segurança dos trabalhadores portuários, por via do crescimento acentuado, com qualidade e segurança, da movimentação de carga nos terminais portuários; aprovar e operacionalizar a Lei dos Portos e a Lei da Navegação Comercial Marítima.

Dinamizar a execução da Estratégia Nacional para o Mar, promovendo a mobilização dos sectores científicos e empresariais, ligados ao mar, e da sociedade civil em geral, assente na promoção do crescimento económico, numa visão integrada sobre os vários sectores, no princípio do desenvolvimento sustentável e da preservação da natureza, e assumindo o enquadramento internacional das políticas, em especial ao nível da Política Marítima Europeia. O Governo desenvolverá um programa nacional de aproveitamento do espaço marítimo, que promova a exploração científica e económica do mar, solo e subsolo marítimos;

Continuar a dar prioridade ao projecto de extensão da plataforma continental Portuguesa, que permitirá estender a soberania portuguesa a mais de 3.000.000 de quilómetros quadrados de mar, o que representa cerca de 40 vezes a dimensão de Portugal Continental; Reforçar e acelerar o ordenamento do espaço marítimo, definindo um zonamento que promova a preservação da natureza, o desenvolvimento sustentável e uma correcta e ordenada exploração de actividades económicas ligadas ao mar; Desenvolver iniciativas de sensibilização para o mar, com especial incidência nos jovens, para fomentar a identidade marítima dos portugueses, incluindo a valorização da cultura marítima nos projectos escolares; Incentivar a iniciativa empresarial relacionada com o mar tendente à criação de um cluster, em especial nos sectores de elevado potencial de exportação ou criação de riqueza, como a aquacultura e o turismo; Promover a criação de marcas distintivas e certificações de qualidade que valorizem e diferenciem os produtos portugueses e a ligação entre Portugal e o mar; Simplificar e agilizar o licenciamento de actividades económicas ligadas ao mar, criando uma cultura de serviço público de qualidade neste sector, com balcões únicos e avaliações prévias pelo Estado, que permitam a criação de zonas de licenciamento simplificado ou pré-licenciadas, com prazos e custos competitivos e atractivos para os investidores; Promover a investigação científica e tecnológica na área do mar criando, simultaneamente, programas de apoio e incentivo à criação de spin-offs e start-ups, e desenvolvendo centros de excelência para a formação científica, técnica e profissional das actividades e sectores ligados ao mar; Para os portos, logística e transportes marítimos (continuar a aumentar a competitividade dos portos e terminais nacionais; promover os transportes marítimos de curta distância e as “Auto-Estradas do Mar”, em alternativa ao transporte rodoviário); Para a náutica de recreio e turismo náutico (a melhoria e alargamento das infraestruturas de apoio à navegação de recreio, designadamente marinas, portos de recreio, docas e abrigos, e promover a criação de estruturas administrativas de apoio, em certas zonas estratégicas do País, com vista a impulsionar e desenvolver a náutica de recreio e o turismo náutico em Portugal; uma profunda simplificação dos procedimentos de autorização e licenciamento para a prática e desenvolvimento de desportos e actividades náuticas como a pesca desportiva, o mergulho e a vela, reduzindo, em

simultâneo, os respectivos custos administrativos); Para as pescas, aquacultura e indústria de pescado, preconizamos (a atenção à sustentabilidade dos recursos e das actividades de pesca, bem como às questões sociais, laborais e ambientais; concretizar o programa “Pesca Local”, promovido em parceria com as autarquias locais e as comunidades piscatórias, que visa o desenvolvimento económico e social das zonas de pesca costeiras; avaliar formas alternativas de gestão e regulação das pescarias, promover um melhor aproveitamento das capturas e a melhoria da selectividade das artes, com redução das rejeições, assegurar o princípio da reserva de acesso às 12 milhas para os pescadores nacionais e a definição de medidas específicas para a pequena pesca; o reforço da competitividade das pescas portuguesas, apoiando a frota pesqueira, melhorando as infra-estruturas de apoio e criando programas de requalificação dos pescadores portugueses, promovendo sempre uma gestão sustentável dos recursos; o apoio à reconfiguração e consolidação da indústria de transformação do pescado; apostar fortemente na criação de um “cluster de aquacultura”, *inshore* e *offshore*, de águas salgadas e doces, definindo áreas de potencial aquícola e possibilitando o licenciamento e concessão destes espaços de forma simples, rápida e com custos administrativos reduzidos, com programas especiais de estímulo, com o objectivo de quintuplicar a produção até 2013, diversificando as espécies produzidas e a oferta de novos produtos; implementar medidas tendentes à redução do diferencial entre os preços na produção e no consumo final, através do reforço da capacidade de intervenção das organizações de produtores, implicando-as nos circuitos de comercialização. Com este mesmo objectivo será prosseguida a reestruturação da DOCAPESCA; Promoção de contactos multilaterais, assegurando condições adequadas para a actuação da frota longínqua portuguesa, e controlo da entrada de produtos da pesca, tendo em vista o combate à pesca ilegal não declarada e não reportada e à concorrência desleal; Acompanhamento e valorização dos esforços da indústria transformadora e das campanhas de promoção para aumentar as exportações e internacionalizar as empresas); Para a energia e biotecnologia, o Governo promoverá (a definição de áreas do espaço marítimo com potencial de exploração energética e biotecnológica; o apoio ao desenvolvimento de clusters industriais de biotecnologia marinha e produção de biomassa; a exploração de recursos energéticos renováveis (energia das ondas e eólica marítima)); Para a construção e reparação navais, preconizamos a execução de um programa de estímulo à modernização, reconversão e criação de estaleiros navais adaptados às novas necessidades do mar e das suas actividades e o incentivo à especialização e consolidação dos estaleiros nacionais.

Por outro lado, reforçaremos a imagem internacional de Portugal como líder em questões de biodiversidade marinha, através do alargamento da rede de áreas marinhas protegidas, quer na

costa, quer no alto mar, sendo designadas novas áreas classificadas e concretizada a extensão da Rede Natura 2000 ao meio marinho, em harmonia com a política comunitária.

No que se refere ao litoral, propomo-nos executar a Estratégia para a Gestão Integrada da Zona Costeira, com destaque para a gestão de riscos, a requalificação das praias, a articulação com a Estratégia do Mar e o desenvolvimento de um modelo de governação que garanta uma gestão integrada e participada da zona costeira, num quadro institucional caracterizado pela existência de múltiplas tutelas e jurisdições. O que pretendemos é promover o litoral como um valor e encarar a sua qualificação como um desígnio do País, no quadro de um programa nacional intersectorial.

Para o Sector Marítimo, Portuário e Logístico pretende-se: Afirmar os portos nacionais como porta atlântica da Europa, desenvolver o transporte marítimo e aumentar a carga movimentada em 50%; Criar e internacionalizar a Marca “Portos de Portugal” (aumentar a visibilidade e atractividade dos portos portugueses a nível internacional, potenciando a conquista de novos tráfegos e investimentos; valorizar a localização privilegiada dos portos portugueses na estratégia de promoção da marca, bem como potenciar a estreita relação com diversos mercados emergentes, muito especialmente África, Brasil, restante América Latina e China; instituir um referencial de qualidade que certifique toda a actividade portuária e os restantes agentes da cadeia logística; promover a formação e ensino em áreas náuticas, abrangendo os portos, a logística e o trabalho portuário; defender as referências e valores de cada marca individual dos portos portugueses, rentabilizando as suas características específicas num quadro comum de promoção da fachada atlântica portuguesa); Reforçar a integração dos Portos com as cidades e populações: reconhecer a importância da marca de cada porto na identidade da sua região e na valorização da envolvente territorial; partilhar com as autarquias a gestão das zonas ribeirinhas de acesso público e assegurar a compatibilização da actividade portuária com a vivência das cidades; fomentar a actividade turística através da náutica de recreio e dos cruzeiros; desenvolver o conceito de “Porto Condomínio”, como forma de viabilização dos portos de pesca e de recreio; promover a responsabilidade social e ambiental dos portos, apostando em medidas de segurança que previnam eventuais riscos decorrentes da actividade;

Pretende-se Garantir a sustentabilidade do sistema logístico. Nesse âmbito visa-se: perfilar o princípio da racionalidade e da complementaridade dos vários modos de transporte (comodalidade) na gestão partilhada das cadeias logísticas; fomentar o crescimento das Auto-Estradas do Mar e do Transporte Marítimo de Curta Distância, criando alternativas viáveis na ligação de Portugal à Europa por via marítima, em cooperação com o sector rodoviário; articular a rede ferroviária com a Rede Nacional de Plataformas Logísticas e com os outros modos de transporte, nomeadamente na ligação com os principais portos e aeroportos, assim como com os

principais pólos/eixos ibéricos geradores/consumidores de bens e serviços, destacando-se a ligação do Porto de Sines a Elvas/Espanha em condições de franca competitividade; prosseguir o investimento na modernização do sector logístico;

Apoiar o desenvolvimento de novos Pólos e Clusters, e tomar a iniciativa pública de criar um Pólo de competitividade das Indústrias do Mar, com os objectivos, nomeadamente, de afirmar a aquacultura como um sector exportador líder e apoiar a internacionalização da indústria de reparação naval;

ANEXO M –

XXI Governo Constitucional, relativo ao mar.

No caso da fachada atlântica, a extensão da plataforma continental constitui um momento único na história contemporânea portuguesa, transformando a noção que temos do nosso território, para um dos maiores espaços de soberania e jurisdição nacional à escala global. Tal dimensão transporta consigo, por um lado, a consciência do Mar como profunda identidade nacional e, por outro, a responsabilidade e obrigação do exercício da soberania nacional a uma nova escala. Simultaneamente, esta é também uma oportunidade única de Portugal assumir um papel liderante na economia e crescimento azul, transformando o enorme potencial em crescimento e emprego reais, pautados pelo princípio da sustentabilidade.

Pretende-se ver o MAR como UMA APOSTA NO FUTURO. Os espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional – o Mar Territorial, a Zona Económica Exclusiva (ZEE) de 200 milhas e a plataforma continental estendida no âmbito da proposta apresentada pelo governo português às Nações Unidas –, constituem um dos principais ativos para o futuro desenvolvimento do país. A extensão da plataforma continental converterá o território português em cerca de 4.000.000 km². Os recursos que estes espaços encerram – biológicos, genéticos, minerais, energéticos, etc. –, abrem perspetivas de exploração que podem transformar o futuro de Portugal. A concretização deste desígnio deve assentar numa estratégia a médio e longo prazos, dirigida à prospeção e exploração dos novos espaços e recursos, sustentada no conhecimento científico e no desenvolvimento tecnológico e visando dar corpo a um tecido empresarial de base tecnológica que tenha como centro da sua atividade o mar. Por outro lado, importa consolidar as atividades marítimas tradicionais (pesca, transformação do pescado, aquicultura, indústria naval, turismo, náutica de recreio) e valorizar a posição estratégica de Portugal no Atlântico, reforçando e modernizando os portos nacionais e ligando-os à rede transeuropeia de transportes em resposta à intensificação dos transportes marítimos. Por fim, confrontados com as implicações das alterações climáticas (que se manifestam em particular na elevação do nível médio das águas do mar e no aumento do número e intensidade das tempestades e de outros riscos climáticos), há que tomar medidas que atenuem os impactos negativos de que temos já ampla demonstração na nossa zona costeira.

Este é um programa que responde com clareza aos desafios da economia azul e da economia verde, ao mesmo tempo que afirma a nossa soberania e reforça a posição de Portugal no Mundo, tirando partido da sua centralidade euro-atlântica. O governo assume uma aposta nas

atividades económicas tradicionalmente ligadas ao Mar, mas também na procura de novas áreas de excelência e de criação de oportunidades de negócio que levem à geração de emprego qualificado, ao aumento das exportações e à reconversão de áreas em declínio em indústrias marítimas emergentes. Apostamos de forma arrojada no conhecimento, na inovação e na conservação do meio marinho como motores do desenvolvimento económico. Enfrentamos o desafio da simplificação sem facilitismo. Cruzamos o uso sustentável dos recursos do mar com o reforço da posição geoestratégica nacional, captando mais riqueza na concretização do “Mar Português”.

É preciso Estabelecer uma presença efetiva no nosso Mar. Uma presença efetiva é um elemento fundamental à afirmação e defesa do interesse de Portugal no seu Mar. Estabelecer esta presença passa, por um lado, por dinamizar as atividades marítimas, designadamente das marinhas de comércio, de pesca e de recreio, da investigação científica às plataformas de mineração e de transformação energética, do turismo e do lazer. Por outro lado, e em simultâneo, implica exercer a nossa autoridade relativamente aos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional, assegurando uma fiscalização visível dos respetivos usos e ocupações. Para o efeito, o governo irá: Implementar um dispositivo de fiscalização e intervenção coerente, que integre navios, aeronaves e modernos sistemas de vigilância de modo a assegurar a observância da lei, da ordem e da segurança humana nos espaços sob soberania e jurisdição nacionais. Importa, nomeadamente, assegurar a vigilância da ZEE, nos Açores, para lá das 100 milhas, de modo a evitar a captura abusiva de recursos piscícolas por parte de embarcações estrangeiras; Garantir uma capacidade adequada de defesa e segurança do nosso mar, suficientemente dissuasora da reivindicação externa de interesses antagónicos aos de Portugal; Defender intransigentemente o interesse público nas parcerias, licenças e concessões a empreender.

É necessário Promover um melhor ordenamento do mar. O ordenamento do mar é absolutamente vital e condição indispensável ao respetivo aproveitamento sustentável. No entanto, a recente legislação não oferece ainda a necessária visão integrada, não assegura a devida articulação com os demais instrumentos de planeamento, nem respeita a autonomia e esfera de competências próprias das regiões autónomas. Assim, o governo promoverá uma revisão do enquadramento normativo aplicável ao ordenamento do mar, assegurando a sua compatibilização com outros programas setoriais e especiais, clarificando e conferindo estabilidade às opções de planeamento efetuadas, salvaguardando as autonomias regionais e estabelecendo prioridades de ação que afirmem Portugal como país marítimo que preserva o seu capital natural, valoriza os serviços dos ecossistemas marinhos, aposta em negócios e indústrias de valor acrescentado e

tecnologicamente evoluídas, criando as condições necessárias para a valorização das dimensões económica, ambiental e social.

“Fundo Azul” para o desenvolvimento da economia do mar. O arranque de muitas das novas atividades ligadas à economia do mar, a proteção do património natural, incluindo a gestão do risco associado aos novos usos do mar, a investigação científica e a I&D empresarial necessitam de investimentos iniciais avultados que devem ser promovidos através de um fundo dedicado, que conciliará investimento público, capital de risco e contribuições associadas às novas atividades a licenciar. Nestes termos, o governo criará um “Fundo Azul” para o desenvolvimento da economia do mar, a investigação científica e a proteção e monitorização do meio marinho. Este instrumento será financiado pela afetação de parte das receitas da taxa de utilização do espaço marítimo e mediante outros recursos alternativos gerados a partir da iniciativa privada a nível nacional e internacional, bem como através do OE e de fundos comunitários.

Programa dinamizador das Ciências e Tecnologias do Mar. A investigação científica, fundamental e aplicada, em domínios relacionados com o mar reveste-se de uma importância crítica. Tal exige, antes de mais, infraestruturas tecnológicas dedicadas e a participação em redes científicas internacionais. A investigação nesta área impõe que se observe, mapeie e monitorize o oceano, tanto de forma direta como remota. Portugal tem de organizar em rede as plataformas de investigação marinha e as existentes buscando as sinergias dos standards tecnológicos exigidos para uma investigação moderna, profícua e competitiva. Importa, pois, capacitar o País com uma rede de investigação dedicada às ciências do mar, permitindo que o País se afirme como uma potência estratégica na exploração dos oceanos. Acresce que a existência de um manancial sólido de investigadores em ciências do mar é fundamental para a consolidação do mar como um ativo estratégico, no contexto de uma sociedade de conhecimento. Assim, o governo irá lançar um programa dinamizador das Ciências e Tecnologias do Mar, centrado na recuperação e reforço do investimento em I&D no mar e na criação de emprego científico e incentivos para a I&D empresarial. Este programa permitirá: Qualificar a I&D nacional em ciência e tecnologia do mar, nas áreas prioritárias para o país; Instalar nos Açores um Centro de Observação Oceânica, com valências fixas e móveis, suportado nas parcerias internacionais existentes e a desenvolver no âmbito do Horizonte 2020, em particular a sua componente para o Atlântico. A partir deste investimento serão estruturados programas e subprogramas de investigação, em cooperação com redes internacionais (designadamente de âmbito atlântico) dedicadas às ciências do mar, que ajudarão a responder a diversas linhas de investigação científica na área do mar, incluindo nos domínios da robótica, biologia, oceanografia e vulcanologia; Recriar mecanismos formativos

específicos e dedicados para a capacitação superior de ativos em ciências do mar; Aumentar o número de doutorados em ciências do mar nos centros de investigação e de formação, apoiando programas de teaming e potenciando a sua inserção nas empresas e na indústria; Aumentar a produção científica nacional e I&D nas ciências do mar, criando um programa específico de projetos de I&D que inclua a participação de empresas; Estabelecer incentivos para empresas tecnológicas, criando unidades de conhecimento com potencial de ser explorado economicamente, designadamente através do registo de patentes; Promover o emprego na indústria naval (construção de equipamento e navios de suporte para O&G e *Mining Offshore* – engenharia e técnicos qualificados); Fomentar a produção de competências, o desenvolvimento de tecnologias e de novos materiais indispensáveis à intervenção em offshore.

Aproveitar os recursos genéticos marinhos. O crescimento da exploração dos recursos genéticos marinhos e o potencial que eles encerram, especialmente para as indústrias farmacêutica, agroalimentar e cosmética, revela uma área de futuro. No espaço marítimo português existem perspectivas muito promissoras relativamente a estes recursos. A liderança deste processo deve caber ao setor público e ser afirmativa. Assim, o Estado deverá ultrapassar a posição passiva, de destinatário de pedidos de autorização de investigação científica marinha, para uma posição de promotor de dinâmicas entre empresas investidoras e comunidade científica, potenciando a participação portuguesa nas atividades marinhas emergentes.

Cluster Tecnológico Deep Sea Oil and Mining Portugal. Para tirar partido de todo o potencial que se abre com o alargamento da plataforma continental portuguesa e do potencial científico e tecnológico que o País tem desenvolvido sobretudo nas áreas das engenharias, devemos apostar na criação de um cluster tecnológico e de investigação aplicada nas áreas dos campos petrolíferos e minerais digitais e da engenharia naval *offshore* e submarina, visando-se o surgimento de start-ups nestas áreas.

Proteger o capital natural e valorizar os serviços dos ecossistemas marinhos. Garantir uma proteção efetiva do capital natural e dos serviços dos ecossistemas marinhos é essencial para a sua valorização no âmbito da economia azul. Neste âmbito, o governo irá: Promover a introdução de selos de sustentabilidade nas diferentes áreas, incluindo pesca, embarcações, portos, marinas, biotecnologia, atividade extrativa, etc.; Definir uma rede nacional ecologicamente coerente de áreas marinhas protegidas, tomando como base e ampliando a experiência da Região Autónoma dos Açores; Implementar planos de gestão das áreas marinhas protegidas, mapear os serviços dos respetivos ecossistemas marinhos e assegurar a monitorização da fauna marinha e das capturas

acidentais provocadas pela indústria pesqueira; Sensibilizar todos os envolvidos nas atividades da economia do mar e a sociedade em geral para a importância do capital natural azul e para a necessidade da sua valorização.

Simplex do Mar. Também relativamente ao mar há que eliminar burocracia, tornando o Estado mais ágil e facilitando o exercício de atividades económicas. Pretende-se maior celeridade, mas com garantia de qualidade e responsabilidade do processo de decisão, assegurando maior segurança e clareza nas relações com a Administração Pública, diminuindo os custos de contexto e aumentando a competitividade. Assim, o governo irá: Simplificar o Regulamento de Inscrição Marítima – RIM, designadamente com vista a agilizar a formação de marítimos; Implementar a Janela Única Logística (JUL), como uma extensão do sistema da Janela Única Portuária (JUP), atualmente em funcionamento em todos os portos nacionais, alargando-o a todos os meios de transporte terrestres, camião e comboio, em todos os portos portugueses e na ligação aos portos secos nacionais e espanhóis até Madrid; Criar a Fatura Única por Escala de Navio, passando a ser única a representação de todas as entidades do Estado nos portos (AP, AM, AT, SEF, e SM), implicando uma redução direta dos custos por escala de navio e uma economia de cerca de 600.000 folhas de papel/ano para cada 3.000 navios; Introduzir o conceito legal de “porto seco”, visando facilitar a concentração e o desembaraço das mercadorias que circulam entre depósitos temporários em regime simplificado, aumentando a competitividade dos portos e do setor exportador nacional; Criar a “Plataforma Mar”, guichet único para licenciamentos das atividades económicas a realizar em meio marinho; Simplificar os licenciamentos, vistorias e inspeções das embarcações de recreio e de pesca e relativas às cartas náuticas, bem como os procedimentos e exigências excessivas associadas à práticas de desportos náuticos.

Modernização das infraestruturas portuárias e das ligações aos hinterlands internacionais. Num cenário em que Portugal já se encontra bem dotado de vários tipos de infraestruturas, a competitividade do País requer que o investimento seja selecionado, criterioso e apontado aos fatores críticos de sucesso para a competitividade de Portugal. O setor do Mar constitui uma aposta de futuro, onde a melhoria das condições e infraestruturas portuárias e ferroviárias, nomeadamente na área das mercadorias, é absolutamente vital, dotando o País de infraestruturas capazes de aproveitar as novas oportunidades, incluindo as decorrentes da alteração do tráfego marítimo global de contentores em virtude do alargamento do Canal do Panamá. Por isso, sem colocar em causa o rigor na escolha dos investimentos e na alocação de fundos públicos e observando a metodologia definida neste Programa Eleitoral quanto ao planeamento e realização de obras públicas de dimensão significativa, assente no diálogo político com outras forças partidárias e atores sociais

relevantes, o governo proporá um plano de aumento da capacidade das infraestruturas portuárias, bem como de ligações ferroviárias aos hinterlands europeus, com prioridade para a ligação do porto de Sines à rede ferroviária.

Promover o Transporte Marítimo. Atendendo à sua posição geográfica, Portugal pode e deve afirmar-se como uma potência, não só em termos portuários e logísticos, mas também ao nível do transporte marítimo. Assim, o governo irá: Apoiar o desenvolvimento da Marinha Mercante nacional, mediante um benchmarking europeu que permita replicar em Portugal as condições legais e fiscais mais favoráveis encontradas, no respeito pelas regras europeias e internacionais aplicáveis. Por esta via, pretende-se aumentar o número de navios com pavilhão nacional e dotar o País de uma oferta de capacidade de carga, diminuindo a dependência quase absoluta atualmente existente do shipping internacional e aumentando simultaneamente a oferta de emprego para os tripulantes portugueses; Melhorar as condições de acesso à cabotagem insular e ao transporte inter-ilhas, eliminando os condicionalismos ao acesso de empresas ao mercado, reforçando os mecanismos de controlo e garantindo as escalas e os tempos de entrega das mercadorias; Apoiar o transporte marítimo de curta distância e as “Autoestradas do Mar”. Esta dinamização deverá ser feita com os serviços entre portos nacionais e determinados portos da Europa em segmentos determinados de mercadorias e em articulação com os transportadores rodoviários para que se constitua como uma alternativa sustentável.

Valorizar a pesca e as atividades económicas ligadas à pesca. Um dos mais importantes e relevantes recursos marítimos é o seu pescado, importando valorizar esta atividade económica enquanto projeto empresarial competitivo, dadas as nossas tradições neste setor. Para o efeito, o governo defende: Uma gestão sustentável dos recursos pesqueiros da Zona Económica Exclusiva (ZEE), tendo em conta as componentes económica, social e ambiental; O desenvolvimento do setor da transformação de pescado, reforçando a aposta na atividade conserveira e em indústrias inovadoras relacionadas com a fileira da transformação dos produtos da pesca e da aquicultura, designadamente através de parcerias tecnológicas e de conhecimento entre as Universidades, o setor e as empresas; A criação de uma marca para o pescado nacional, bem como de um sistema de rastreabilidade e informação ao consumidor que identifique o pescado nacional, da produção ao consumidor final; O apoio à aquisição da primeira embarcação por jovens pescadores com a criação de uma linha de crédito “Jovens pescadores”, destinada ao financiamento sustentável do investimento apoiado no âmbito do PO MAR 2014-2020, através da elaboração de protocolos com entidades bancárias; A criação de parcerias entre organizações de pescadores e organismos científicos independentes, tendentes à valorização do pescado e à sustentabilidade dos recursos, no âmbito dos Grupos de Ação Local

Pescas; O reforço das Organizações de Produtores (OP), com maior integração na cadeia de valor agroalimentar, por via de uma escala acrescida e uma clara orientação para o mercado; A certificação e promoção dos produtos da pesca e da aquicultura; A reestruturação da primeira venda, através de um maior envolvimento das organizações de produtores e associações de comerciantes, designadamente com vista a permitir a venda direta da pesca local; A concessão de lotas de menor dimensão e, com o acordo do setor, de “lotas virtuais” ou outros mecanismos de licitação não-presencial que aumentem a concorrência entre compradores, mantendo a regulação da atividade e a garantia do cumprimento das obrigações europeias no contexto de uma prestação sustentável do serviço público; A possibilidade de exercício, em simultâneo, da atividade marítimo-turística e da pesca profissional, como forma de melhorar a rentabilidade da frota; A prioridade na hierarquização de candidaturas ao PO MAR 2014-2020, designadamente na melhoria das condições de segurança a bordo e aumento da eficiência energética das embarcações, através da reconversão/aquisição de motores com menores emissões poluentes; A criação de uma Linha de crédito “Pequena Pesca” destinada ao financiamento sustentável do investimento apoiado no âmbito do PO MAR 2014-2020, através da elaboração de protocolos com entidades bancárias; O apoio à frota de pesca longínqua/industrial que opera em águas internacionais, através do reforço dos acordos bilaterais com países terceiros, designadamente dos negociados no quadro da UE; A melhoria das condições de segurança e de operacionalidade das infraestruturas portuárias de pesca; O aprofundamento das relações bilaterais de pesca com Espanha, Noruega e Canadá.

Aposta na aquicultura. Importa favorecer o aumento da produção aquícola e a sua diversificação, tanto para consumo interno como para exportação, fixando objetivos concretos de quantidades de produção. Assim, o governo irá: Proceder à definição e ordenamento de zonas destinadas à prática da aquicultura; Retomar a aquicultura semi-intensiva e extensiva de bivalves nos estuários e rias, mediante procedimentos de licenciamento simplificados; Lançar um programa de aquicultura *offshore*; Criar uma plataforma comum para gestão de informação de estabelecimentos de aquicultura; Apoiar a introdução, com as devidas cautelas, de novas espécies; Promover o consumo de espécies provenientes da aquicultura produzidas em Portugal; Desenvolver produtos com certificação de origem de valor acrescentado no mercado; Fomentar tecnologias e equipamentos inovadores e a utilização de energias renováveis; Implementar o seguro aquícola e criar instrumentos financeiros para caucionamento mútuo e capital de risco, de modo a alavancar o investimento e facilitar o acesso ao crédito bancário em condições mais vantajosas.

Defender e potenciar o litoral Uma das grandes mais-valias do território português é a extensão do seu litoral, quer do continente, quer das ilhas, bem como os múltiplos usos e oportunidades que o mesmo potencia. Neste domínio, o governo irá: Explorar as interações terra-mar, visando transformar a orla costeira portuguesa numa região marítima de referência internacional, em termos de qualidade e inovação; Efetuar a coordenação entre os instrumentos de planeamento e de ordenamento do território nos espaços terrestre e marítimo, compatibilizando e dinamizando as múltiplas atividades costeiras, de modo a potenciar as respetivas cadeias de valor; Adotar medidas que contrariem a crescente erosão das áreas vulneráveis da zona costeira, estudando seriamente as suas causas e envolvendo no processo de decisão as populações, os governos regionais, os municípios costeiros, os centros de investigação e outras partes interessadas; Adotar uma postura firme de reposição da legalidade e combate às construções comprovadamente não autorizadas em domínio público marítimo, intervindo prioritariamente nas zonas de maior risco, com a requalificação e preservação dos valores ambientais e salvaguardando as primeiras habitações em núcleos residenciais piscatórios; Recuperar e valorizar o património natural e cultural das comunidades ribeirinhas.

Explorar a interação Mar-Ar É necessário, ainda, adotar uma visão integrada que articule o espaço marítimo e o espaço aéreo nas suas diferentes potencialidades, afastando de vez, não só a dicotomia terra-mar, como a dicotomia terra/mar-ar. Para o efeito, o governo irá: Reforçar os meios de regulação do setor aéreo por forma a assegurar que a atividade aeroportuária e do transporte aéreo se encontrem alinhadas com a estratégia de desenvolvimento nacional e os requisitos de competitividade para o transporte aéreo em espaço europeu e intercontinental; Afirmar a posição de Portugal no quadro do Céu Único Europeu, através do reforço do dinamismo dos agentes com intervenção na prestação de serviços de navegação aérea, transporte aéreo, aeroportuário, como meio de defender os interesses de Portugal.

O desenvolvimento de um espaço de cooperação multifacetado da CPLP, no âmbito da investigação científica em torno do mar, do comércio internacional, da valorização da orla costeira, da promoção da pesca e da exploração económica e ambientalmente sustentável dos recursos marinhos, através da criação de um programa: os Oceanos da Língua Portuguesa;

ANEXO N –

O mar nos programas eleitorais do BE desde 2009

2009

Esta é uma crise com dimensões económicas, de saúde e segurança públicas, produção alimentar e outras. Alterar os padrões climáticos ameaça a produção alimentar pelo aumento da incerteza da precipitação; a subida do nível do mar contamina as reservas de água potável e aumenta o risco de inundações catastróficas; e uma atmosfera mais quente ajuda a disseminar pragas e doenças antes limitadas aos trópicos. Estes são alguns dos seus impactes mais imediatos.

Portugal é dentro da Europa um dos países que será mais afectado pelas alterações do clima: a subida do nível do mar agravará a erosão do litoral, onde vive mais de 70% da população; a falta de água no sul e as cheias repentinas a norte do Tejo vão afectar a produção agrícola, o abastecimento de água, a segurança das populações; as ondas de calor vão provocar mais incêndios e afectar a saúde pública.

- Elaborar um Plano Nacional para a Adaptação às Alterações do Clima para lidar com aspectos como a subida do nível do mar, as cheias, o stress hídrico, as ondas de calor;

2011

Explorar as potencialidades naturais. Esta orientação aposta na exploração sustentável da pesca e na investigação dos recursos do mar; na reflorestação sem predação, na paisagem, na biodiversidade e na diversificação das actividades económicas em meio rural; no apoio ao sector agro-industrial e na criação de um banco de terras que dê ocupação a quem a deseje plantar e trabalhar.

Redução da dependência Diminuir o endividamento externo significa substituir importações por produção nacional. A dependência energética portuguesa pode ser diminuída através de correcções ao modelo eólico, avançando na eficiência do consumo, na microgeração e na energia solar. O Bloco propõe ainda uma estratégia de soberania alimentar para as pescas e para a agricultura, com a formação de um Banco de Terras, que dê oportunidades a quem quer trabalhar.

2015

Nos últimos quatro anos de governação foram marcados por uma intensa produção legislativa na área ambiental. A nova Lei de Bases do Ambiente e a Lei de bases do Ordenamento e

da Gestão do Espaço Marítimo Nacional, são disso exemplo. Estas leis têm subjacente uma lógica de desregulamentação, desproteção e mercantilização do ambiente, prevendo mesmo a concessão a privados de volumes de mar por 50 anos. A fiscalidade verde foi mais um passo nesta direção. É hoje claro que não se trata de um mecanismo de proteção ambiental, mas sim de mais um instrumento de esbulho fiscal da população.

Depois da entrega de setores económicos estratégicos a privados, a direita, com o voto favorável do PS, abriu a porta à privatização massiva dos recursos naturais do país. Para a sua efetivação, a lei prevê que os instrumentos de ordenamento marítimo possam ser total ou parcialmente suspensos, alargado ao mar os famosos “Projetos de Interesse Nacional”. O principal critério para a atribuição de áreas de mar é a lucratividade da atividade, pelo que atividades tradicionais - como a pequena pesca - podem ser expulsas de vastas áreas a concessionar a privados. O objetivo da lei é a “promoção da exploração económica”.

AÇORES Investigar o mar e defender a biodiversidade No contexto da formação superior e investigação, o Bloco considera estratégica a investigação sobre o mar e sua biodiversidade. O recente interesse pela exploração das riquezas dos fundos marinhos obriga a que Portugal se posicione estrategicamente na defesa do seu património do mar. Assim deverá ser criado, com o apoio de políticas públicas apropriadas e fundos públicos nacionais e europeus, um Centro de Investigação Internacional das Ciências do Mar e das Alterações Climáticas, que se enquadre no percurso de investigação que o Departamento de Oceanografia e Pescas (DOP) da Universidade dos Açores, na cidade da Horta. Este centro, estratégico na defesa dos recursos do mar, permite também a Portugal reforçar o seu empenho na defesa da plataforma continental portuguesa. A investigação desenvolvida no pólo da Horta da Universidade dos Açores, permite torná-lo no embrião natural deste centro internacional de investigação.

CAMINHOS

Criação de um centro internacional de investigação do Mar e das Alterações Climáticas sediado na ilha do Faial, que possa contribuir para a investigação sobre a exploração do mar e dos fundos marinhos, de forma sustentável, e assim garantir o papel do país na defesa da plataforma continental portuguesa.

- Valorizar o papel do mar como fonte de riqueza pela sua biodiversidade, recursos biológicos e minerais, garantindo a proteção necessária para os seus ecossistemas marinhos e preservando a sua riqueza para as gerações vindouras, evitando que empresas multinacionais delapidem os recursos do fundo do mar do país.

...

Energias renováveis e eficiência energética, transportes, re-industrialização e redinamização de setores tradicionais da economia portuguesa (calçado, têxteis, conservas, pesca tradicional, agricultura, floresta) são aspetos centrais da reconstrução produtiva do país.

A política do Governo PSD/CDS-PP tem-se baseado na redução dos rendimentos dos pescadores. É disso exemplo a interdição da pesca à sardinha, acompanhada de declarações para que os pescadores se dediquem à pesca de outras espécies que na prática não tem valor comercial. Nesse sentido, são necessárias políticas que garantam a dignidade, a segurança e os rendimentos dos pescadores e a sustentabilidade dos recursos.

- Dotar os organismos estatais competentes de meios humanos, técnicos e de equipamento necessários para a monitorização, acompanhamento e valorização da pesca nacional.
- Garantia da distribuição do valor ao longo da cadeia, com rendimentos justos para os pescadores.
- Criação de um “cabaz de peixe” para venda direta de pescado variado, permitindo maiores rendimentos para os pequenos pescadores, a valorização e escoamento de algumas espécies com menos valor comercial e preços mais vantajosos para o consumidor.
- Valorização e promoção de pescado nutricionalmente valioso, mas comercialmente depreciado. Medidas para garantir o escoamento deste pescado.
- Valorização da pequena pesca tradicional, nomeadamente da arte-xávega, garantindo o aumento da potência dos motores destas embarcações como medida de segurança dos pescadores.
- Reforçar a monitorização e intervenção na qualidade de água em zonas de marisqueio. Acompanhamento desta atividade para garantir a distribuição de rendimentos e a sustentabilidade dos recursos.

Combate à erosão costeira:

- Alimentação artificial das praias, nomeadamente com sedimentos das dragagens dos portos e interdição da extração de sedimentos fluviais no litoral.

Interdição de novas construções em zonas de risco e em zonas de proteção dunar.

- Desmantelamento e descomissionamento de barragens obsoletas, aquelas com mais de 50 anos e improdutivas a nível elétrico e de rega, para libertar os sedimentos necessários à recarga natural do litoral, particularmente entre o Douro e a Nazaré

ANEXO O –

O mar nos programas eleitorais do CDS desde 2009

2009

Quando dizemos que Portugal precisa de um Ministro da agricultura com peso político, quando fazemos o compromisso de pôr o PRODER a funcionar, e clarificamos que isso implica investir a comparticipação nacional via Orçamento do Estado, não estamos a falar de políticas antiquadas ou ultrapassadas. Estamos a falar de um Portugal melhor no século XXI, que precisa de agricultores para ordenar o território, evitar a desertificação e proteger o ambiente. Também estamos a falar de um Portugal que, no século XXI, tem fundos para aplicar e não pode dar-se ao luxo de os desperdiçar: são necessários ao crescimento, ao emprego, à receita e à diminuição do endividamento

O mesmo quando abordamos a estratégia do mar. A independência de Portugal só se explica pela determinação do seu povo e pela liberdade que o mar nos deu. No século XXI o mar é mais do que uma condição de independência. Falamos de maior potencial para a economia, o emprego, a indústria, a energia, a investigação, a ciência, a que este Portugal, agora empobrecido e com pouca esperança, pode agarrar-se para reinventar um destino e definir uma missão.

AMBIENTE E SUSTENTABILIDADE

II. As políticas ambientais devem ser abordadas transversalmente, pelo que o Ministério do Ambiente deve funcionar em estreita colaboração com os outros Ministérios e deve assumir na estrutura governativa o peso político essencial para o desenvolvimento das suas atribuições. Ou o Ministério do Ambiente, na orgânica e na prática, com o apoio do Primeiro-ministro, se assume como um Ministério com peso político robusto, ou a sua acção é claramente limitada pelos interesses sectoriais que tendem a encontrar na defesa do ambiente e do desenvolvimento sustentável uma condicionante para a sua satisfação.

É hoje mais do que aceite a relação de dependência das políticas energéticas, de planeamento e ordenamento do território, agrícolas, das pescas, industriais, do turismo, da defesa, do mar, com o ambiente.

Exemplos disto são todas as questões ligadas à nossa orla costeira. A gestão integrada das zonas costeiras foi recomendada em Maio de 2002 pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho da Europa,

mas só mais de sete anos depois o Governo português aprovou uma estratégia nacional com uma reforma para o sector.

O litoral português, de acordo com um relatório da Agência Europeia do Ambiente (Nov. 2006), registou o maior aumento de áreas artificiais da Europa entre 1990 e 2000, com um aumento de 34% de áreas artificializadas. Neste período, por exemplo, Albufeira cresceu 65%. O documento adverte que a aceleração da utilização do espaço costeiro, impulsionada pelas indústrias do entretenimento e do turismo, ameaça destruir o delicado equilíbrio dos ecossistemas costeiros.

As pretensões imobiliárias que estão previstas para todo o litoral, de sul a norte do País aumentam o risco da nossa costa. Existem 31 grandes empreendimentos turísticos classificados como Projectos de Interesse Nacional (PIN), que vão ou já estão a ocupar zonas sensíveis do ponto de vista ambiental, sendo que 80% dos investimentos são na Península de Setúbal e Alentejo, seguindo-se o Algarve. Um estudo recente aponta que o Algarve e o Oeste comportam cerca de 50% dos empreendimentos de grande dimensão já planeados (com mais de 70 hectares), sendo que a Região Algarvia é a que mais resorts verá crescer (29%).

Portugal que viu prometido por este Governo uma agência para o litoral, o que continua a ter são cerca de 11 ministérios, 20 entidades a geri-lo entre 20 direcções gerais e regionais 23 institutos, 5 comissões de coordenação regional, 5 Administração da Região Hidrográfica, além de sessenta e duas autarquias. Ou seja, desde o Ambiente (Instituto da Água e Comissões de Coordenação e Desenvolvimento Regional), à Ciência (Fundação para a Ciência e Tecnologia), passando pela Administração Interna (polícias e municípios), pelas Obras Públicas e Transportes e terminando no da Cultura (Centro Nacional de Arqueologia Náutica e Subaquática e Instituto Português do Património Arquitectónico) e no da Defesa (Autoridade Marítima, Instituto Hidrográfico), entre outros.

...

III Por isso propomos: i) a redefinição da orgânica da Agência Portuguesa de Ambiente (APA), que deve agregar competências actualmente cometidas ao INAG (Instituto da Água) e ao ICNB (Instituto de Conservação da Natureza e da Biodiversidade), num contexto também de melhor gestão e de economias de escala e deve servir para promover a integração do ambiente em todas as políticas sectoriais do Governo; ii) o efectivo lançamento da Agência do Litoral que resolvendo o problema gerado pelo facto de mais de 100 entidades terem competências no litoral, deve actuar como dinamizadora da gestão integrada da orla costeira, numa lógica de gestão colaborativa com todas as partes interessadas, valorizando o Mar como elemento que nos distingue e especializa; a institucionalização da Agência do Território, à semelhança de outros países europeus, visando a afirmação dos projectos através da especialização do território num quadro de competências

próprias e diferenciadoras, com dimensão crítica e dimensão espacial ligada a um sistema de rede e conexões regionais.

XI. No que toca especificamente às alterações climáticas é preciso que o discurso das alterações climáticas saia dos gabinetes e das negociações do mercado de carbono e interfira também nas políticas concretas do Ministério do Ambiente. Importa: i) iniciar a revisão do PNAC – Plano Nacional para as Alterações Climáticas – logo após a Conferência de Copenhaga em Dezembro deste ano; ii) adoptar uma estratégia integrada (misto de top-down e bottom-up) na definição das metas sectoriais; iii) participar activa e empenhadamente nos esforços e negociações internacionais, que são coordenadas pela Comissão Europeia; iv) atender particularmente – e trazer para o debate público – as previsões para Portugal que apontam para uma subida do nível médio do mar entre 25 a 110 cm até 2100, o que colocará em risco de erosão 67% do nosso litoral.

EMPRESAS, MERCADOS E ECONOMIA

VI. De entre as actividades que o Estado deve promover, têm um lugar particularmente relevante as que valorizam o aproveitamento dos recursos naturais do país. Aqui incluem-se as pescas e seus derivados, a agricultura e a agro-indústria, a silvicultura, a pasta de papel e a biomassa.

Se é verdade que as pescas e os seus derivados têm sido, teoricamente, uma prioridade da economia portuguesa, em termos práticos a importância deste sector tem vindo a descer de ano para ano. Portugal apresenta indiscutíveis vantagens comparativas neste sector, destacando-se a sua vasta zona económica exclusiva. Os apoios devem ser no sentido do aumento da capacidade de pesca, da valorização do pescado nos mercados nacionais e internacionais e da melhoria da capacidade de transformação a jusante, por exemplo, na produção de conservas, congelados, farinhas e outro tipo de produtos à base de peixe.

XII

...

Existem ainda mercados demasiados fechados que actuam em regime muito protegido com consequências negativas para o utilizador e o consumidor final. Os mercados energéticos, alguns sectores dos transportes sejam eles marítimos, ferroviários ou marítimos, e sectores como o das telecomunicações ou o da água, devem ter o seu nível de concorrência visivelmente aumentado.

...

POLÍTICAS DO MAR

CRÍTICAS

1. Ausência de uma visão estratégica para as políticas do mar.
2. Desaproveitamento do sector portuário como factor de riqueza nacional.
3. Perda de poder e direitos do nosso país no sector das pescas.
4. Regresso dos ENVC a uma situação financeira deplorável.

O governo socialista, durante os últimos anos, desperdiçou grande parte das oportunidades relacionadas com o mar. Começando por não olhar para o mar como um tema agregador, motivador e dinamizador do nosso desenvolvimento e riqueza, a ausência de uma visão global estratégica deu lugar a uma pulverização de recursos e a uma falta de investimento eficaz e produtivo. A perda de importância do sector das pescas é apenas o sinal mais evidente da falta de entendimento da relevância que o mar, em termos de riquezas naturais ou mesmo comerciais, pode ter para Portugal. Corremos o perigo de perder continuar – até à fuga total de oportunidades para outros países -capacidades no sector da construção naval, portuário além da, já referida, pesca. Não esquecemos, também, a importância para a segurança nacional, de manter as capacidades de vigilância marítima.

RESPOSTAS

I. Ausência de uma visão estratégica para as políticas do mar Há quatro pontos essenciais para o desenvolvimento de uma estratégia para a economia do mar: o modelo de “governance” do mar, os portos e os transportes marítimos, o controlo e segurança no mar, a educação e a formação. Por outro lado, existem ainda quatro temas fundamentais para pôr em prática esta estratégia: a pesca, a aquicultura e a indústria de pescado, a investigação científica e o turismo marítimo.

Só uma visão integrada – e não “departamentalista” – destes sectores permite conceber uma estratégia de recuperação do potencial marítimo de Portugal, O CDS tem bem claro no seu horizonte que a vocação marítima de Portugal é a condição histórica da nossa independência e liberdade enquanto Nação, e representa uma das áreas de maior inovação, potencial de crescimento, modernização e excelência para a economia portuguesa.

II. No que respeita ao modelo de “governance”, considerando que o mar é da responsabilidade de vários ministérios e palco de múltiplas actividades, só uma estrutura de tutela concertada, responsável pelos vários sectores do sector marítimo, permite desenvolver uma política credível.

O modelo de conferir uma tutela de Estado e com concentração de competências foi um sinal, dado em 2004, com resultados. No mínimo, deve ser acompanhado por um Conselho de Ministros Especial para o Mar, com o objectivo de decidir as grandes questões relativas ao uso do Mar e actividades correlacionadas. Essa tutela e esse Conselho deverão ter uma estrutura permanente de

assessoria – uma secretaria-geral para os assuntos do mar - que será responsável por coordenar e preparar todos os assuntos a serem apresentados ao Conselho.

No desenvolvimento da estratégia para mar o Governo deverá procurar a colaboração estreita dos vários sectores da sociedade civil, nomeadamente das associações ligadas ao sector, de modelo e a garantir uma fonte de informação permanente de realidade empresarial e de controlo da execução da estratégia definida.

III. Desaproveitamento do sector portuário como factor de riqueza nacional - Portugal pode e deve ter nos seus portos, e também na sua marinha mercante, sectores de desenvolvimento económico e verdadeiros multiplicadores de riqueza para o país. Para tal deve interiorizar, organizar e posicionar-se no sentido de se constituir numa plataforma de serviços internacionais, que assentem num sector marítimo-portuário moderno, forte e agressivo, servindo os mercados europeu e mundial, acrescentando real valor à economia nacional. Nesse sentido, é fundamental ter visão estratégica, articular e medidas e, portanto, levar a cabo uma política integrada para todo o sector portuário, de maneira a garantir que os portos interagem, e concorrem com as suas valências para maximizar a competitividade de todo o sistema portuário nacional.

É fundamental que os investimentos portuários sejam criteriosos, dirigidos para os objectivos globais (nacionais), e que sejam garantidas e salvaguardadas acessibilidades e espaços para a intermodalidade, possibilitando a continuidade nas cadeias de transporte.

É crucial dotar das condições necessárias e integrar estrategicamente os portos portugueses nas “auto-estradas do mar”, facilitando, incentivando e apoiando serviços (novos e existentes) que respondam aos critérios já definidos.

É indispensável conhecer profundamente e segmentar os mercados (TMCD, PALOP’s, Deep Sea, etc.), perceber a sua dinâmica e os factores críticos de sucesso para criar uma estratégia de actuação com maior probabilidade de sucesso.

Por fim, é central apostar criteriosa e estrategicamente na marinha de comércio portuguesa, nos navios de pavilhão nacional, criando um leque de condições favoráveis ao seu desenvolvimento, e assim aumentar a sua capacidade de oferta e competitividade no mercado global.

Estas orientações devem ser, no entender do CDS, o compromisso e a resposta das gerações presentes à cultura e herança marítima da nossa História.

IV. Perda de poder e direitos do nosso país no sector das pescas Se não formos nós a controlar o uso dos nossos espaços marítimos e a garantir que são espaços seguros, não serão certamente outros a fazê-lo.

Importa centralizar a recolha e o tratamento de toda a informação relativa ao que se passa nas nossas águas territoriais, zona contígua, zona económica exclusiva e suas aproximações, para

conhecer com rigor o que se lá se passa (“maritime domain awareness”) e assim poder intervir com mais eficácia.

As informações recolhidas no âmbito da “busca e salvamento” (“safety”), assim como todos os elementos recolhidos pelos mais diversos meios, incluindo o “intelligence” recolhido pelas unidades da Marinha, da Força Aérea e da GNR nas actividades de fiscalização (“security”) devem ser tratados de forma centralizada e posteriormente fornecidos aos organismos do Estado que deles precisem para uma actuação mais eficaz.

As responsabilidades dos vários organismos envolvidos na fiscalização devem ser clarificadas, fomentando a colaboração e a cooperação, e evitando a dispersão ou duplicação de meios e os inerentes custos acrescidos.

As actividades de fiscalização devem ser asseguradas por meios modernos e bem equipados, optimizados para o desempenho das tarefas que lhes estão atribuídas. A efectiva concretização dos programas de reequipamento da Força Aérea e da Marinha é, neste âmbito, prioritária. Preocupamos de sobremaneira que os ENVC – Estaleiros Navais de Viana do Castelo – tenham regressado a uma situação financeira deplorável, e que o esforço de reconstituição das nossas capacidades na construção naval militar tenha herdado força. O CDS não desistirá do caminho industrial que ajudou a abrir.

As áreas do fundo do Mar, da plataforma continental, a que Portugal recentemente se candidatou, mais do que duplicam a nossa área da zona económica exclusiva, trazendo assim responsabilidades acrescidas que é necessário antecipar. Se Portugal quer voltar a ser um país relevante nos temas marítimos, tem de salvaguardar o investimento na segurança da nossa costa e das zonas económicas e de exploração que poderemos vir a deter.

V. A educação e formação são indispensáveis para que exista uma cultura e uma base segura e conhecedora das actividades relacionadas com o mar. Os programas escolares têm que reflectir a opção de “utilizar o mar”, e a formação para as actividades marítimas terá que ser pensada de forma global, adequada e intermutável.

Devem ser tomadas as medidas necessárias para que o desporto náutico seja ligado à escola, como forma de sensibilizar os jovens para os assuntos do mar assim como dinamizar o papel de grupos – desportivos recreativos, associativos - e órgãos culturais (museus e outros) que, nas suas actividades, tenham em conta o mar, como forma de reforçar a sensibilidade marítima dos portugueses.

Ao nível da formação devem ser inventariadas as necessidades de formação para as profissões, quer a bordo quer em terra, nas diversas áreas da actividade marítimo-portuária, especialmente nos nichos de mercado em que a procura de técnicos é uma realidade, aproveitando a oportunidade de colaboração nesta área de formação com os PALOPs.

Também neste sector, uma visão estratégica da relação de Portugal com África pode significar um grande desempenho, criador de riqueza, para as empresas e os recursos humanos.

VI. O turismo marítimo integra a nossa tradição marítima milenar, e tem o mar como identidade e centralidade da nossa posição na Europa. Esta inegável identidade é inerente à nossa localização. Portugal tem uma oferta natural para o turismo marítimo, pelas suas características geográficas, pela riqueza da nossa costa, também pela diversidade de actividades que proporciona e naturalmente pelas condições climáticas de que dispomos.

Contudo, é essencial que estas características naturais que Portugal oferece, sejam enquadradas numa política sólida, consistente e catalisadora do crescimento económico.

É fundamental ter um projecto sustentado em infra-estruturas sólidas, num sector regulado, permitindo que o turismo marítimo se enquadre não só no saber bem receber, mas também criar condições para os sectores de serviços se desenvolverem, melhorarem e diversificarem a oferta, impulsionando esta actividade.

É prioritário que o turismo marítimo tenha um crescimento sustentado e alicerçado nas gerações vindouras.

VII. Para Portugal é fundamental o posicionamento estratégico no papel de sustentação e desenvolvimento deste sector como área económica.

A pesca é uma actividade que desde sempre esteve no dia-a-dia dos portugueses. Com a evolução e a modernização deste sector, a aquicultura representa uma inovação económica com diversas valências, assim como a indústria de pescado, que deve desenvolver-se de forma sustentada e sólida como um investimento no futuro, criando também emprego e sustentabilidade.

A aquicultura tem crescido rapidamente, criando postos de trabalho diversificados neste sector, construindo infra-estruturas e repensando um sector económico em franco desenvolvimento. Há progressos consideráveis na gestão ambiental com maior eficiência na utilização de energia, de água e de outros recursos naturais.

Se o consumo directo de peixe é muito relevante, também é igualmente importante a indústria de pescado, que potencia e envolve o crescimento sustentado e sólido deste sector.

É também fundamental haver uma crescente consciência de que o seu desenvolvimento sustentável requer um ambiente devidamente regulado, com enquadramento europeu para que economicamente se possa desenvolver de forma equilibrada.

A exploração no domínio da pesca e da aquicultura e, subsequentemente, nas actividades de processamento do pescado, constitui uma componente da exploração deste espaço e insere-se, naturalmente, no respectivo vasto leque das actividades da economia do mar.

A excelência do pescado português, como iguaria e especialidade, deve ser projectada internacionalmente.

VIII. Em muitas das decisões sobre as pescas, Portugal confronta-se com uma Política Comum de Pescas que, frequentemente, é impeditiva do crescimento do sector. Porém, não faltam exemplos de países de dimensão comparável à nossa que conseguem defender a sua pesca, no seio da política comum, por vezes apesar dela e não raro batendo-se – e coligando-se com outros países – para alterar os seus efeitos nocivos.

Uma boa negociação de quotas, uma aposta séria na construção e não apenas no abate de embarcações, a desburocratização de muitos dos aspectos quotidianos do sector, o repensar de estratégia fiscal e uma maior consciência social sobre as condições de vida dos pescadores – e das suas famílias – têm de estar presentes numa visão diferente da política de pescas.

IX. A necessidade de investigação científica e de desenvolvimento de tecnologias capazes de viabilizarem o aproveitamento prático das potencialidades do nosso espaço marítimo é de vital interesse para uma relação de Portugal com o mar, sustentada e orientada para o futuro.

Para que esta área se desenvolva é fundamental que as mentalidades se reformulem, e que o conhecimento e a investigação comuniquem com a vida prática das empresas.

Exercer actividades de investigação científica, nos domínios da hidrografia e da oceanografia, e assegurar as responsabilidades nacionais nessas matérias, é uma oportunidade para jovens cientistas, académicos e técnicos, devendo rentabilizar-se ao máximo as capacidades que a Marinha Portuguesa tem nesta matéria.

A investigação dos mares e do Oceano é estratégica para o desenvolvimento económico e social de Portugal e da Europa, apresentando novas e entusiasmantes oportunidades de crescimento económico e inovação no sector das actividades marítimas.

A coordenação da investigação científica é crucial para que a estratégia seja seguida de forma coerente e sistémica, orientada para os objectivos que projectam Portugal como país inovador neste sector.

Também a extensão da plataforma continental tem a responsabilidade de, no plano internacional, ser um catalisador do conhecimento e capacidade científico-tecnológica no domínio da investigação científica dos mares.

O conhecimento científico e a “tecnologia” emergentes estão a permitir um acesso sem precedentes a novos recursos marinhos, com forte potencial comercial a longo prazo. É um domínio em que Portugal dispõe, à partida, de vantagens únicas em termos de acesso a recursos. Não podemos desperdiçá-las.

A responsabilidade da coordenação da informação resultante da investigação científica, é fundamental para que seja posta em prática e disponibilizada à sociedade civil, para que integre a cultura portuguesa e permita ser uma oportunidade de futuro nas novas gerações.

CADERNO DE ENCARGOS

- 1.Uma política para o mar implica uma tutela de Estado, reunindo competências muito dispersas e um Conselho de Ministros Especial para o Mar, regular e assessorado.
- 2.Defesa de uma plataforma de serviços portuários internacionais.
- 3.Aposta forte nos meios de investigação e segurança marítima que permitam a Portugal aproveitar a oportunidade da extensão da Plataforma Continental.
- 4.Reforma do sistema e instituições de aprendizagem de profissões marítimas.
- 5.Programa específico para abrir as escolas portuguesas à cultura do mar.
- 6.A diplomacia do mar com os PALOP constitui uma grande oportunidade para empresas e recursos humanos.
- 7.Posição mais forte e intransigente nas negociações da Política Comum de Pescas, nomeadamente quanto a quotas, apoios à produção e construção de embarcações.
- 8.Desburocratizar a actividade quotidiana das micro, pequenas e médias empresas do sector das pescas.
- 9.Gestão competente e produtiva dos estaleiros nacionais (ENVC).
- 10.Impulso, na estratégia de crescimento económico, à criação e desenvolvimento de empresas da indústria do pescado e de aquicultura.
- 11.Grande aposta na investigação científica ligada ao mar.

POLÍTICA EUROPEIA, NEGÓCIOS ESTRANGEIROS E EMIGRAÇÃO

I...

Com os recentes alargamentos ao centro e a Leste, a União Europeia tornou-se geograficamente mais continental, aproximando-se mais da Ásia e menos do Atlântico. A emergência de uma política marítima europeia, inspirada numa ideia em que Portugal foi precursor e o CDS, em Portugal, impulsionador, é uma oportunidade crucial para trazer novas centralidades à Europa. O mar é um recurso não deslocalizável que temos de aproveitar, e a nossa condição de Estado costeiro e porto de chegada e partida do continente mais rico deve ser desenvolvida estrategicamente no contexto europeu. O mar dá centralidade à nossa posição na Europa.

TURISMO

...

III. O objectivo estratégico tem de ser o crescimento, não do número de turistas, mas da receita por turista. Esse é o objectivo correspondente a um turismo de qualidade que valorize os nossos factores de diferenciação e diversificação. Destacamos o património histórico e cultural, a partir de

segmentos chave como são o MICE, o mar, o turismo Natureza e o golfe, o turismo religioso e cultural.

CADERNO DE ENCARGOS

2. Aposta nos factores de diferenciação do destino turístico português; mar, património e cultural, conferências e eventos, natureza, golfe, itinerários religiosos.

Em 2011, no manifesto eleitoral do CDS/PP inscreve-se que O mar é definitivamente o recurso económico, com carater identitário, e com maior potencial de desenvolvimento na economia portuguesa. O futuro de Portugal passa pela economia do mar. Mar desendivida Portugal. Por isso o CDS optou por um

Ministério da Agricultura e do Mar, preparando uma forte concentração de competências (actualmente dispersas) nas várias áreas de economia do mar.

estímulo e desenvolvimento de uma classe de armadores nacionais, de capital nacional e/ou externo e a promoção de novas actividades na componente da construção e reparação naval, aproveitando infra-estruturas que já existem no nosso país.

progressivamente, criar um cluster de armadores em Portugal que nos trará a capacidade de intervir no meio do transporte de mercadorias a nível mundial e de promover a criação de um novo grupo de empresários numa das indústrias que maior riqueza tem produzido para os países e empresários que nela investem.

No que respeita à construção naval e a par da promoção de uma rede de armadores nacionais, que resultará sempre de condições de apoio ao seu estabelecimento, torna-se fundamental condicionar esse apoio à obrigação de construção dos seus navios nos estaleiros nacionais.

Em matéria portuária e marítima, a tão proclamada periferia de Portugal é uma centralidade, se aproveitada inteligentemente. Para este tema também é fundamental aproveitar as condições únicas do porto de Sines para atrair investimento de produção e montagem para uma região em que muito se pode fazer de novo e, por isso, bem feito.

Temos também de aumentar as nossas capacidades de controlo e policiamento desse mesmo espaço marítimo, o que deverá ser feito através das novas capacidades já em construção nos estaleiros de Viana.

Aumentar as nossas capacidades de controlo e policiamento

Negociar melhor as pescas em Bruxelas

O CDS acredita numa mudança cultural em toda a economia do mar, que nos permita relançar o sector pesqueiro a nível da competitividade mundial. É necessário promover a produção de pescado e a valorização do pescado português como uma das melhores iguarias mundiais. Para a pesca, há que procurar melhores negociações de quotas em Bruxelas e desenvolver uma política estimulante que promova a criação de novos e maiores empresários para este sector.

Para a produção de pescado, é fundamental apostar na formação de uma nova classe de profissionais que, a par dos que já hoje são responsáveis pela criação de alimento animal em terra, sejam os novos criadores de alimento animal, no mar.

Apostar no turismo marítimo e na inovação e na investigação sobre o mar.

2015

VER PSD

ANEXO P

O mar nos programas eleitorais do PCP/PEV desde 2009

2009

I Eixos centrais de uma política alternativa de esquerda

2.º A defesa dos sectores produtivos e da produção nacional, com a defesa da indústria transformadora e extractiva, da agricultura e das pescas garantindo a soberania alimentar, e a afirmação de uma economia mista com um forte sector público, e o apoio às micro, pequenas e médias empresas e ao sector cooperativo.

Uma política para o desenvolvimento económico

Vectores Estratégicos de uma Política Económica e Social -1º. A recuperação pelo Estado do comando político e democrático do processo de desenvolvimento

Outras políticas económicas e financeiras da União Europeia visando a convergência real das economias e a coesão económica e social, nomeadamente o fim do Programa de Estabilidade e Crescimento e outras políticas comuns – agricultura, pescas, indústria e comércio externo.

O desenvolvimento e defesa dos sectores produtivos

Uma decidida política de aproveitamento das potencialidades e recursos do mar – científicos, ambientais e económicos do solo e subsolo marinho - no quadro da extensão da plataforma continental e uma radical alteração da política de pescas.

Soberania e segurança alimentares

A situação vivida em 2008 com a explosão dos preços de bens agrícolas básicos e as várias crises higieno-sanitárias com produtos alimentares repuseram a soberania e segurança alimentares como questões centrais. São necessárias políticas agrícolas e de pescas para assegurar níveis adequados de consumo (soberania alimentar) e de segurança da qualidade alimentar e promover o emprego e a melhoria de vida dos agricultores e pescadores, e assalariados.

Uma política de pescas exige: a manutenção da soberania nacional sobre as nossas águas (mar territorial e área adjacente) com prioridade para a nossa pesca; defesa da pesca costeira nacional, com especial relevo para a pesca artesanal; uma gestão dos recursos que respeite o acesso colectivo, baseada em aspectos biológicos e com um sistema de co-gestão; a modernização e renovação das frotas, com o abandono dos abates indiscriminados, um programa de apoio específico à pequena pesca e o relançamento da construção naval; condições de segurança e de

abrigo, de barras e portos e a aplicação a todos os segmentos das normas de trabalho a bordo; defesa dos direitos adquiridos e obtenção de novos direitos, nos acordos da União Europeia e bilaterais; todos os combustíveis com custo reduzido; a instituição legal de uma margem máxima de lucro para os intermediários; a aplicação aos produtos importados de normas de qualidade e denominação de origem; o apoio à indústria conserveira e a promoção das conservas portuguesas, com rotulagem de origem e a certificação de produto de qualidade; uma fiscalização adequada da actividade; o reforço de meios financeiros e técnicos para a investigação; o apoio à aquacultura sem a transformar na alternativa à pesca tradicional; apoio à salicultura.

Indústria

Uma indústria de aproveitamento e valorização interna, avançada na cadeia de valor, dos recursos endógenos do solo, do subsolo e do mar. A modernização das indústrias tradicionais, com vista ao acréscimo da sua produtividade e competitividade. A reanimação de importantes indústrias básicas, como as metalomecânicas e electromecânicas produtoras de bens de equipamento pesados, as metalurgias, as químicas e petroquímicas de base e indústria de construção e reparação naval. A manutenção da estabilidade e fortalecimento das actividades ligadas ao sector automóvel, alargando-lhe a base de génese nacional. O fortalecimento das indústrias de alta tecnologia (química fina, farmacêutica, aeronáutica e aeroespacial, Tic e automação, novos materiais e biotecnologia) que incorporam em grande escala C&T e naturalmente valor acrescentado. O aproveitamento do lançamento de grandes projectos públicos como âncora na dinamização dos sectores industriais e adequada gestão de contrapartidas na importação de grandes encomendas. O reforço da componente de I&D na indústria. O desenvolvimento de tecnologias de processo e de produto e meios de produção associados, seja na perspectiva da substituição de importações, seja mesmo da exportação de tecnologia. Uma renovada participação do Estado na esfera produtiva, em alguns dos sectores tidos como estratégicos e, portanto, capazes de dinamizar outros sectores e produções.

Apoio às pequenas empresas

Uma prioridade assente em: novas regras para o ordenamento comercial e a regulação do mercado retalhista, equilibrando de facto os diversos formatos e uma nova regulamentação do horário do comércio e serviços; prioridade na aplicação dos fundos comunitários (QREN, PRODER e PROMAR); uma política fiscal que elimine o Pagamento Especial por Conta e faça o reembolso simplificado e célere do IVA; urgente intervenção nos preços da energia – electricidade, gás natural e combustíveis líquidos; Uma política de crédito (e seguro de crédito) com condições preferenciais e níveis de margens e comissões máximas ajustados às pequenas empresas; Uma forte intervenção

da Autoridade da Concorrência contra práticas violadoras da concorrência, com abuso de posições dominantes e de dependência económica dos grupos monopolistas; pagamento, nos prazos definidos por lei, das dívidas do Estado; uma “entidade específica” no Ministério da Economia como interlocutor privilegiado da pequena empresa, o tratamento não discriminatório das estruturas representativas do associativismo dos pequenos empresários e audição das suas associações

Um sector energético orientado para o pleno aproveitamento dos recursos energéticos nacionais.

A definição de uma estratégia que, no contexto do esgotamento dos combustíveis fósseis (o Estado português deve subscrever o Protocolo de Esgotamento), reduza os consumos energéticos, com programas consistentes de utilização racional de energia (com prioridade para os edifícios públicos) e diversifique as fontes de energia;

O reassumir pelo Estado do seu papel de Autoridade no aprovisionamento, produção, transporte e comercialização das diferentes formas de energia, inclusive na retoma urgente do planeamento energético;

A reorganização empresarial das fileiras energéticas que deve recompor a cadeia de valor das empresas de electricidade e de gás natural, desagregada pelas “reestruturações” levadas a cabo pelos governos PS e PSD;

A inventariação, planeamento e utilização integrada e coerente de todas as potencialidades nacionais em energias renováveis – hidroelétrica, solar térmica, fotovoltaica, eólica, biomassa, geotérmica e as ligadas ao mar – e uma reconsideração crítica do recurso aos agro-combustíveis de produções dedicadas, bem como a programada intensificação do uso do gás natural em centrais térmicas;

A consolidação e reforço da base científica e técnica necessária ao desenvolvimento de investigação científica e desenvolvimento tecnológico, orientados para o acompanhamento da evolução das inovações energéticas a nível mundial e a cooperação internacional;

Uma política de transportes que privilegie o transporte público e colectivo de passageiros, particularmente o modo por carril accionado electricamente, e incentive o transporte de mercadorias por ferrovia e ainda pelo modo fluvial e marítimo.

Sector Público de Transporte

A CP como empresa que assegure a ligação entre a infraestrutura, a exploração e o equipamento, que aposte na ligação por ferrovia a todas as capitais de distrito e na modernização da rede e elevação da velocidade de circulação (AVF). Um transporte aéreo suportado na manutenção das duas empresas públicas criadas a partir da ANA, na melhoria das infraestruturas e exploração dos aeroportos, numa rede de aeródromos e na manutenção da TAP no sector público e como empresa

de bandeira. A melhoria dos equipamentos e acessos do sector marítimo e portuário, com o reforço da complementaridade entre os portos, assegurando a presença e controlo do Estado, o desenvolvimento da marinha mercante com a criação de uma empresa pública de transporte marítimo e de drenagens. Recuperar o carácter público da rede rodoviária nacional, travar as privatizações das Estradas de Portugal e desenvolver a rede viária regional.

VI. Uma política de defesa e reforço da democracia de Abril

7. Garantir a segurança e a tranquilidade dos cidadãos

A manutenção da natureza militar a forças de segurança como a GNR ou a Polícia Marítima, contraria a natureza própria das suas missões, limita de forma abusiva os direitos dos seus profissionais, e não é consentânea com a distinção constitucional existente entre as Forças Armadas e as Forças de Segurança. Nesse sentido, importa consagrar na lei a natureza civil de todas as forças de segurança, rever o estatuto profissional dos seus elementos de modo a garantir o respeito pelos seus direitos e reivindicações e a motivação para o exercício das suas missões, e revogar quaisquer disposições legais que permitam a utilização das Forças Armadas em missões de segurança interna que não sejam do âmbito da busca e salvamento ou do auxílio em missões de protecção civil.

9 - Protecção Civil

A política de Protecção Civil muito centrada nos fogos florestais, assenta na resposta e não na prevenção, no sub-financiamento do Sistema de Protecção Civil; na desvalorização dos direitos dos profissionais envolvidos; na insuficiência de meios destinados às associações de bombeiros, pilar essencial do sistema, e na militarização da Protecção Civil e da respectiva linha de comando. Uma nova política de Protecção Civil, que tenha como objectivo a prevenção exige a promoção de estudos científicos e a elaboração de cartas de risco e planos de emergência e socorro que promovam uma cultura de segurança e protecção civil; assegure com verbas do Orçamento de Estado o funcionamento de todo o sistema de bombeiros e protecção civil; promova o ordenamento e prevenção estrutural da floresta portuguesa; dote a costa e portos portugueses de meios e equipamentos de prevenção e combate a acidentes e catástrofes no mar e nos portos; respeite a autonomia das autarquias e valorize todos os agentes da protecção civil; apoie e dote as corporações de bombeiros dos meios, instalações e equipamentos necessários. No plano da emergência médica, exige-se o reforço dos meios de socorro, quer do INEM, quer das associações de bombeiros, e a revisão dos mecanismos de coordenação e orientação dos meios, abandonando critérios restritivos em vigor, de forma a garantir uma mais rápida e qualificada intervenção e a adequada cobertura de todo o território e população.

VII - Uma política para a paz, cooperação e amizade com todos os povos

1. A União Europeia – a crise do capitalismo a crise da União Europeia e das suas políticas

Outra política económica exige a reconsideração do enquadramento comunitário da economia portuguesa e uma Europa de cooperação entre Estados soberanos e iguais em direitos. Exige uma política orçamental comunitária virada para o investimento, o crescimento e o emprego e políticas orçamentais de cada Estado nacional sem os constrangimentos da União Económica e Monetária/Pacto de Estabilidade. Exige, a convergência real das economias e a coesão económica e social com o estabelecimento de uma Estratégia para a Solidariedade e o Desenvolvimento, que afaste o programa neoliberal da Estratégia de Lisboa, que deve ser liminarmente rejeitada, e assuma como orientações: A profunda reforma da Política Agrícola Comum (PAC) que assegure a soberania e a segurança alimentares de cada País, tendo em conta as especificidades da produção agrícola e das regiões nacionais; a profunda alteração da Política Comum das Pescas que promova a modernização, sustentabilidade e o futuro da actividade piscatória, com o controlo nacional da Zona Económica Exclusiva; o apoio ao desenvolvimento e salvaguarda da actividade industrial; a mudança radical na política de comércio externo, nomeadamente na OMC e nas negociações bilaterais, substituindo a liberalização por políticas de cooperação e apoio; uma nova estratégia para a regulação dos mercados de capitais, penalizando as deslocalizações de empresas, tributando as transacções financeiras e pondo fim aos paraísos fiscais.

MEDIDAS URGENTES

Garantia de um rendimento mínimo nas explorações agrícolas familiares e unidades de pesca artesanal, pela criação de adequado seguro às suas actividades;

2011

CDU PEV

É urgente fortalecer a economia nacional recuperando o sector produtivo, a agro-pecuária, as pescas, a indústria de transformação, reduzindo as importações gerando emprego e aumentando a qualidade de vida dos portugueses.”

Salvaguardar a protecção dos habitats e da rede nacional de áreas protegidas tendo em conta a conservação da biodiversidade e o direito dos seres vivos ao desenvolvimento equilibrado do seu ciclo biológico.

Promover o desenvolvimento generalizado de aproveitamentos energéticos alternativos, nomeadamente das ondas e marés e contribuir para a nossa independência energética e para a minoração dos efeitos das alterações climáticas.”

“- Reforço do investimento público, voltado para a indústria, a agricultura e as pescas, para a criação e recuperação de infra-estruturas necessárias à produção, bem como para a rede de transportes e logística; uma política que aposte na substituição de importações por produção nacional, a par do desenvolvimento das exportações, num quadro de alargamento e diversificação de relações externas; que, no campo das regras comerciais ao nível comunitário adopte medidas, mesmo que transitórias, de apoio aos produtos exportados e de penalização das importações.”

(...)

“- Aproveitamento integrado de todos os recursos nacionais, com políticas que: (ii) fomentem os importantes recursos naturais do subsolo e energéticos, agrícolas e florestais, os recursos do mar, assim como de toda capacidade produtiva ainda instalada no nosso País – designadamente no plano industrial. “

(...)

“- Uma forte aposta nas micro, pequenas e médias empresas (MPME) e a dinamização e defesa do mercado interno, pela melhoria do poder de compra dos trabalhadores e reformados, através de uma adequada política de apoio ao investimento, com pleno recurso ao QREN, PRODER e PROMAR e a alteração urgente das regras das comparticipações nacionais para projectos financiados com fundos comunitários (garantindo uma redução significativa destas contrapartidas), com mercados libertos da asfixia e da predação dos sectores monopolistas de bens e serviços não transaccionáveis (crédito, seguros, energia, telecomunicações, grande distribuição, portagens, etc.), garantindo preços dos factores de produção que assegurem a competitividade da produção nacional.

2015

Uma política do mar e das pescas, com desenvolvimento das suas potencialidades e recursos – científicos, ambientais e económicos – no quadro da extensão da plataforma continental, da defesa da soberania nacional sobre as nossas águas (mar territorial e áreas adjacentes) e de uma profunda mudança da política de pescas.

Actividades associadas ao mar

A dinamização e gestão integrada das actividades relacionadas com o mar exigem as medidas seguintes: rejeição da Política Marítima Integrada da União Europeia (Livros Verde e Azul); revisão do ordenamento do espaço marítimo; um programa nacional de relançamento da marinha mercante; funcionamento pleno do sistema de controlo da navegação costeira VTS; mais rebocadores de alto mar; intervenção do Estado na pesquisa e exploração de recursos energéticos e geológicos do *offshore*. Um Plano Estratégico de Defesa da Orla Costeira; um plano nacional de portos, que enfatize o seu carácter público e os princípios da coordenação, da especialização, da complementaridade e da não concorrência; novas marinas e mais lugares de amarração para embarcações de recreio; melhorar a atractividade dos portos para o turismo de cruzeiros; recriação urgente de uma empresa pública de dragagens; reforço da capacidade operacional da pesca por embarcações nacionais, com tripulantes nacionais; reforço da aquacultura, face a condições naturais propícias; aumento da capacidade e qualidade da indústria conserveira, com capturas nacionais; aumento da produção salineira, através da reanimação de salinas ociosas. No ensino e na investigação e desenvolvimento: reforço da capacidade e qualidade das instituições de investigação científica e escolas superiores (IPMA, Instituto Hidrográfico, LNEC, Escola Superior Náutica Infante D. Henrique, universidades dos Açores, Algarve, Aveiro e Lisboa) e das escolas profissionais de marinha de comércio e de pesca.

Uma política industrial, visando indústrias transformadora e extractiva, modernas e robustas, com uma elevada produtividade e competitividade, contribuindo para a diversificação da produção de bens materiais, a sustentabilidade de toda a economia e o equilíbrio das contas externas – substituição de importações e mais exportações. O país precisa de uma política industrial com objectivos estratégicos claros, meios disponíveis, e um programa de reindustrialização, com adensamento da malha industrial e elevação do valor acrescentado e de um plano estratégico para o sector mineiro, com mais transformação em território nacional.

A necessária reindustrialização do País Uma indústria avançada na cadeia de valor, de aproveitamento e valorização interna dos recursos endógenos do solo, do subsolo e do mar – geológicos, florestais, agrícolas, piscatórios e da aquacultura, e energéticos. A modernização das indústrias tradicionais, com subida relevante na cadeia de valor e uma atenção especial às alimentares. A reanimação de importantes indústrias básicas (metalomecânicas e electromecânicas, metalurgias, químicas e petroquímicas de base, construção e reparação naval).

ENERGIA - A prospecção e cadastro dos recursos, em energias renováveis (hidroeléctrica, eólica, solar térmica, fotovoltaica, biomassa, incluindo efluentes e resíduos orgânicos, geotérmica e

as ligadas ao mar) e não renováveis, e uma reconsideração crítica dos agro-combustíveis de produções dedicadas.

Protecção civil - É necessária uma política de Protecção Civil que, a par do combate aos incêndios e da reposta de emergência a outras graves ocorrências, privilegie a prevenção com a promoção de estudos científicos e a elaboração e cumprimento de cartas de risco e planos de emergência e socorro; incentive uma cultura de segurança e protecção civil e o ordenamento e prevenção eficaz da floresta portuguesa; dote a costa e portos portugueses de meios e equipamentos de prevenção, alerta e combate a acidentes e catástrofes no mar e nos portos.

Uma política do mar e das pescas, com desenvolvimento das suas potencialidades e recursos – científicos, ambientais e económicos – no quadro da extensão da plataforma continental, da defesa da soberania nacional sobre as nossas águas (mar territorial e áreas adjacentes) e de uma profunda mudança da política de pescas.

Soberania e Segurança Alimentar - Portugal necessita de políticas agrícola e de pescas com o objectivo de abastecer a população com produtos saudáveis, favorecer os níveis de auto-abastecimento e o equilíbrio da balança alimentar, promovendo o emprego e a melhoria dos rendimentos, das condições de trabalho e de vida dos agricultores, pescadores e assalariados.

O PCP propõe:

Nas pescas Garantia dos direitos históricos da pesca, na utilização do espaço marítimo nacional; gestão de proximidade dos recursos, respeitando o seu acesso colectivo; fim da exclusividade da gestão dos recursos pela União Europeia (Política Comum de Pescas); avaliação nacional do estado dos recursos, com reforço da acção dos Laboratórios do Estado e de meios para a investigação. Modernização e renovação da frota de pesca, melhoria da eficiência energética, das condições de segurança e de habitabilidade das embarcações; programa específico de apoio à pequena pesca. Melhoria dos portos, varadouros, portinhos e praias e das infraestruturas (cais, acessos), desassoreamento e alargamento dos pontos de desembarque e primeira venda. Dotar os portos de meios de salvamento em permanência e prontidão de resposta. Instituição legal de uma margem máxima na segunda venda, apoio a um preço mínimo de retirada na primeira venda e eliminação da possibilidade de contratos abaixo dos preços de leilão em lota; valorização do pescado nos mercados interno e externos. Revisão do Regime Jurídico do Contrato Individual de Trabalho a bordo; melhoria da segurança, apoiando a utilização de meios individuais de salvamento; apoio aos pescadores, impedidos de exercer a actividade devido a medidas de conservação dos recursos incluindo os defesos, situações externas ao sector, nomeadamente,

prospecções, manobras militares, e condições climatéricas, ou à eventual demolição de embarcações. Formação profissional adequada, revisão das categorias profissionais e das condições de inscrição marítima. Garantia de todos os combustíveis, inclusive a gasolina, a custo bonificado para todos os segmentos da frota.

A reconsideração do enquadramento comunitário da economia portuguesa, com uma profunda revisão das políticas comuns, Política Agrícola Comum, Política Comum de Pescas, Política Industrial e Comércio Externo.

Portos

No domínio das obras públicas, a par da ruptura com o modelo das Parcerias Público-Privadas (PPP), é urgente o rearranque das obras das infraestruturas rodoviárias e ferroviárias paralisadas e em processo de degradação; a beneficiação e renovação das estradas nacionais e municipais; a reabilitação e modernização de linhas de caminho-de-ferro da rede convencional, incentivos à construção de ramais de ligação de unidades industriais à rede ferroviária nacional e programas virados para os portos e a orla costeira.

ANEXO Q –

O mar nos programas eleitorais do PS desde 2009

2009

Sector Marítimo, Portuário e Logístico:

- a) Afirmar os portos nacionais como porta atlântica da Europa, desenvolver o transporte marítimo e aumentar a carga movimentada em 50%;
- b) Criar e internacionalizar a Marca “Portos de Portugal” - i) aumentar a visibilidade e atractividade dos portos portugueses a nível internacional, potenciando a conquista de novos tráfegos e investimentos; ii) valorizar a localização privilegiada dos portos portugueses na estratégia de promoção da marca, bem como potenciar a estreita relação com diversos mercados emergentes, muito especialmente África, Brasil, restante América Latina e China; iii) instituir um referencial de qualidade que certifique toda a actividade portuária e os restantes agentes da cadeia logística; iv) promover a formação e ensino em áreas náuticas, abrangendo os portos, a logística e o trabalho portuário; v) defender as referências e valores de cada marca individual dos portos portugueses, rentabilizando as suas características específicas num quadro comum de promoção da fachada atlântica portuguesa;
- c) Reforçar a integração dos Portos com as cidades e populações - i) reconhecer a importância da marca de cada porto na identidade da sua região e na valorização da envolvente territorial; ii) partilhar com as autarquias a gestão das zonas ribeirinhas de acesso público e assegurar a compatibilização da actividade portuária com a vivência das cidades; iii) fomentar a actividade turística através da náutica de recreio e dos cruzeiros; iv) desenvolver o conceito de “Porto Condomínio” como forma de viabilização dos portos de pesca e de recreio; v) promover a responsabilidade social e ambiental dos portos, apostando em medidas de segurança que previnam eventuais riscos decorrentes da actividade;
- d) Consolidar o “Portugal Logístico” - i) concluir a ambiciosa rede de plataformas logísticas concebida e lançada pelo XVII Governo Constitucional; ii) promover a localização das actividades produtivas junto das infra-estruturas do Portugal logístico como forma de valorização e ordenamento do território; iii) criar a Janela Única Logística, na lógica de modernização e simplificação de procedimentos da Janela Única Portuária, derrubando as barreiras existentes entre os portos e os seus *stakeholders*;
- e) Garantir a sustentabilidade do sistema logístico - i) perfilar o princípio da racionalidade e da complementaridade dos vários modos de transporte (co-modalidade) na gestão partilhada das cadeias logísticas; ii) fomentar o crescimento das Auto-Estradas do Mar e do Transporte Marítimo

de Curta Distância, criando alternativas viáveis na ligação de Portugal à Europa por via marítima, em cooperação com o sector rodoviário; iii) articular a rede ferroviária com a Rede Nacional de Plataformas Logísticas e com os outros modos de transporte, nomeadamente na ligação com os principais portos e aeroportos, assim como com os principais pólos/eixos ibéricos geradores/consumidores de bens e serviços, destacando-se a ligação do Porto de Sines a Elvas/Espanha em condições de franca competitividade; iv) prosseguir o investimento na modernização do sector logístico;

f) Modernizar o Modelo de Governação e reforçar a Segurança e i) potenciar a actividade reguladora do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, libertando-o da administração portuária directa, maximizando as parcerias com as Autarquias e as parcerias público-privado; ii) reforçar o modelo de gestão colaborativa e integrada entre os portos; iii) garantir a articulação dos portos de Lisboa e Setúbal, potenciando ganhos para ambas as infra-estruturas e para a região; iv) adoptar as orientações europeias ao nível das ajudas de Estado, permitindo aos armadores o recurso ao financiamento e ao planeamento plurianual da sua actividade; v) fomentar a segurança da navegação marítima e fluvial; vi) melhorar a Segurança Marítima, através do aperfeiçoamento e ampliação às Regiões Autónomas do sistema VTS; vii) adoptar, a bordo dos navios da marinha de comércio nacional, as novas tecnologias; viii) salvaguardar e promover o emprego de marítimos nacionais; ix) promover o emprego e segurança dos trabalhadores portuários por via do crescimento acentuado, com qualidade e segurança, da movimentação de carga nos terminais portuários; x) aprovar e operacionalizar a Lei dos Portos e a Lei da Navegação Comercial Marítima

Mar

a) Dinamizar a execução da Estratégia Nacional para o Mar, promovendo a mobilização dos sectores científicos e empresariais ligados ao mar e da sociedade civil em geral, assente na promoção do crescimento económico, numa visão integrada sobre os vários sectores, no princípio do desenvolvimento sustentável e da preservação da natureza, e assumindo o enquadramento internacional das políticas, em especial ao nível da Política Marítima Europeia. O Governo do PS desenvolverá um programa nacional de aproveitamento do espaço marítimo que promova a exploração científica e económica do mar, solo e subsolo marítimos;

b) Continuar a dar prioridade ao projecto de extensão da plataforma continental Portuguesa, que permitirá estender a soberania portuguesa a mais de 3.000.000 de quilómetros quadrados de mar, o que representa cerca de 40 vezes a dimensão de Portugal Continental;

c) Reforçar e acelerar o ordenamento do espaço marítimo, definindo um zonamento que promova a preservação da natureza, o desenvolvimento sustentável e uma correcta e ordenada exploração de actividades económicas ligadas ao mar;

- d) Desenvolver iniciativas de sensibilização para o mar, com especial incidência nos jovens, para fomentar a identidade marítima dos portugueses incluindo a valorização da cultura marítima nos projectos escolares;
- e) Incentivar a iniciativa empresarial relacionada com o mar tendente à criação de um cluster, em especial nos sectores de elevado potencial de exportação ou criação de riqueza, como a aquacultura e o turismo;
- f) Promover a criação de marcas distintivas e certificações de qualidade que valorizem e diferenciem os produtos portugueses e a ligação entre Portugal e o mar;
- g) Simplificar e agilizar o licenciamento de actividades económicas ligadas ao mar, criando uma cultura de serviço público de qualidade neste sector, com balcões únicos e avaliações prévias pelo Estado que permitam a criação de zonas de licenciamento simplificado ou pré-licenciadas, com prazos e custos competitivos e atractivos para os investidores;
- h) Promover a investigação científica e tecnológica na área do mar criando, simultaneamente, programas de apoio e incentivo à criação de spin-offs e start-ups e desenvolvendo centros de excelência para a formação científica, técnica e profissional das actividades e sectores ligados ao mar;
- j) os portos, logística e transportes marítimos, propomos: I) continuar a aumentar a competitividade dos portos e terminais nacionais; II) promover os transportes marítimos de curta distância e as “Auto-Estradas do Mar”, em alternativa ao transporte rodoviário;
- k) Para a náutica de recreio e turismo náutico, sustentamos: I) a melhoria e alargamento das infra-estruturas de apoio à navegação de recreio, designadamente, marinas, portos de recreio, docas e abrigos, e promover a criação de estruturas administrativas de apoio, em certas zonas estratégicas do país, com vista a impulsionar e desenvolver a náutica de recreio e o turismo náutico para em Portugal; II) uma profunda simplificação dos procedimentos de autorização e licenciamento para a prática e desenvolvimento de desportos e actividades náuticas como a pesca desportiva, o mergulho e a vela, reduzindo, em simultâneo, os respectivos custos administrativos;
- l) Para as pescas, aquacultura e indústria de pescado, preconizamos: I) a atenção à sustentabilidade dos recursos e das actividades de pesca, bem como às questões sociais, laborais, e ambientais; II) concretizar o programa “Pesca Local”, promovido em parceria com as autarquias locais e as comunidades piscatórias, que visa o desenvolvimento económico e social das zonas de pesca costeiras; III) avaliar formas alternativas de gestão e regulação das pescarias, promover um melhor aproveitamento das capturas e a melhoria da selectividade das artes, com redução das rejeições, assegurar o princípio da reserva de acesso às 12 milhas para os pescadores nacionais e a definição de medidas específicas para a pequena pesca; IV) o reforço da competitividade das pescas portuguesas, apoiando a frota pesqueira, melhorando as infra-estruturas de apoio e criando

programas de requalificação dos pescadores portugueses, promovendo sempre uma gestão sustentável dos recursos; V) o apoio à reconfiguração e consolidação da indústria de transformação do pescado; VI) apostar fortemente na criação de um “cluster de aquacultura”, “*inshore*” e “*offshore*”, de águas salgadas e doces, definindo áreas de potencial aquícola e possibilitando o licenciamento e concessão destes espaços de forma simples, rápida e com custos administrativos reduzidos, com programas especiais de estímulo, com o objectivo de quintuplicar a produção até 2013, diversificando as espécies produzidas e a oferta de novos produtos; VII) implementar medidas tendentes à redução do diferencial entre os preços na produção e no consumo final, através do reforço da capacidade de intervenção das organizações de produtores, implicando-as nos circuitos de comercialização. Com este mesmo objectivo será prosseguida a reestruturação da DOCAPESCA; VIII) Promoção de contactos multilaterais, assegurando condições adequadas para a actuação da frota longínqua portuguesa, e controlo da entrada de produtos da pesca, tendo em vista o combate à pesca ilegal não declarada e não reportada e à concorrência desleal; IX) Acompanhamento e valorização dos esforços da indústria transformadora e das campanhas de promoção para aumentar as exportações e internacionalizar as empresas;

m) Para a energia e biotecnologia, o Governo do PS promoverá: I) a definição de áreas do espaço marítimo com potencial de exploração energética e biotecnológica; II) o apoio ao desenvolvimento de clusters industriais de biotecnologia marinha e produção de biomassa; III) a exploração de recursos energéticos renováveis (energia das ondas e eólica marítima);

n) Para a construção e reparação navais, preconizamos: I) a execução de um programa de estímulo à modernização, reconversão e criação de estaleiros navais adaptados às novas necessidades do mar e das suas actividades; II) o Incentivo à especialização e consolidação dos estaleiros nacionais.

.....

Por outro lado, reforçaremos a imagem internacional de Portugal como líder em questões de biodiversidade marinha, através do alargamento da rede de áreas marinhas protegidas, quer na costa, quer no alto mar, sendo designadas novas áreas classificadas e concretizada a extensão da Rede Natura 2000 ao meio marinho, em harmonia com a política comunitária.

No que se refere ao litoral, propomo-nos executar a Estratégia para a Gestão Integrada da Zona Costeira, com destaque para a gestão de riscos, a requalificação das praias, a articulação com a Estratégia do Mar e o desenvolvimento de um modelo de governação que garanta uma gestão integrada e participado da zona costeira, num quadro institucional caracterizado pela existência de múltiplas tutelas e jurisdições. O que pretendemos é promover o litoral como um valor e encarar a sua qualificação como um desígnio do País, no quadro de um programa nacional intersectorial.

2011

Reforçar a especialização nas actividades com maior incorporação particular em área como as fileiras florestal, agro-alimentar e do mar, produção de bens e serviços de elevada incorporação tecnológica;

Portugal tem uma política externa muito clara, assente em três pilares complementares: a plena integração na União Europeia; o laço transatlântico; e a cooperação estreita com os países de língua portuguesa.

Criar novos programas SIMPLEX temáticos, em áreas prioritárias (como foi o SIMPLEX Exportações), lançando, por exemplo, um SIMPLEX Senior, Um SIMPLEX para a reabilitação urbana, um SIMPLEX Mar, um SIMPLEX para o acesso a fundos comunitários e um SIMPLEX para o ambiente.

Já atrás ficou definida, neste programa eleitoral, a prioridade que o Partido Socialista atribui à política económica. E o modo como enuncia esta prioridade: **a promoção da competitividade da economia portuguesa deve ser a dimensão estrutural da política económica.** Uma política que valorize o sector exportador e aposte decididamente em áreas de grande potencial para o nosso desenvolvimento, como o mar, as energias renováveis, a fileira florestal e agro-alimentar, o turismo, entre outras. Mas a esta prioridade política fundamental devem ser acrescentadas cinco notas complementares.

A primeira diz respeito às áreas da **agricultura, da floresta, da aquicultura e das pescas**, tão importantes quer para a economia, quer a coesão territorial e o desenvolvimento equilibrado do País, quer para a redução da nossa dependência face ao exterior. Assim, os nossos compromissos são claros.

Na aquicultura e pescas:

- a) concluir a reforma da Política Comum de Pescas, defendendo a actividade na zona económica exclusiva, a pesca longínqua e os apoios à pequena pesca, permitindo aumentar as quotas de pesca nas águas internacionais num compromisso de sustentabilidade económica, social e ambiental;
- b) implementar o PROMAR no apoio à modernização do sector das pescas, incentivando a renovação das empresas conserveiras e o aumento dos investimentos na instalação de empresas na aquicultura;
- c) apoiar a organização da fileira do pescado e a internacionalização das empresas do sector, visando o aumento das exportações e a redução das importações.

A aquicultura e pescas é — segunda nota— uma das áreas mais importantes da Estratégia Nacional para o Mar, que vai até 2016, e que inclui investimentos paralelos e complementares em sectores como a biotecnologia marinha, a energia, as ciências e técnicas do mar, os transportes marítimos e os portos, a construção e reparação naval, o turismo e a defesa e valorização do património natural e cultural. Esta Estratégia é o quadro de referência essencial para o pleno aproveitamento da extensão da plataforma continental portuguesa e da riqueza económica a ela associada.

A terceira nota diz respeito às infra-estruturas de transportes e comunicações. Mesmo nas circunstâncias de restrição orçamental de todos conhecidas, a modernização das infra-estruturas é muito importante, seja para a aproximação do País do Centro europeu, seja para a promoção da competitividade da nossa economia, seja para a coesão do nosso território, seja para as condições de vida e de mobilidade das populações.

Assim, prosseguirá – tendo em conta, bem entendido, as restrições adicionais colocadas pela crise financeira e a necessidade de proceder aos indispensáveis ajustamentos de calendarização – o esforço de modernização das infra-estruturas portuárias e aeroportuárias e de transporte rodoviário e ferroviário.

Neste contexto, será dada continuidade ao desenvolvimento dos portos, ao aumento da sua eficiência, ao alargamento dos seus “hinterlands”, designadamente valorizando a sua inserção nas cadeias logísticas internacionais e potenciando a sua função e capacidade exportadoras.

E, de um modo geral, será dada prioridade ao reforço das articulações internacionais do País, valorizando a sua inserção estratégica na economia global, em particular reforçando a sua integração nas redes transeuropeias de transportes, e com especial ênfase no sector ferroviário.”

“À tentação de alguns pela solução nuclear, o PS responde com a utilização dos recursos naturais renováveis mais presentes no nosso País: sol, vento, mar e água.”

(...)

“b) Do reforço das medidas de preservação patrimonial, através do Sistema Nacional de Conservação para o Património Imóvel e do estabelecimento de novas parcerias com o poder local para consolidação de regeneração urbana nos Centros Históricos; da recolha e tratamento do Património Imaterial português, do desenvolvimento do Portal Português de Arquivos e do Manual e Planos de Preservação Digital e do reforço do desenvolvimento de conteúdos da Biblioteca Nacional Digital; da implementação do Regime Jurídico para o Depósito Legal das Imagens em Movimento e Depósito Legal de Publicações Bibliográficas; da criação de um museu dedicado às Descobertas Marítimas e à Expansão da Cultura Portuguesa no Mundo, da intervenção de remate do alçado poente do Palácio Nacional da Ajuda; da criação do Arquivo Sonoro Nacional e da instalação do Museu Nacional da Música em espaço definitivo.”

2015

Para valorizar o nosso território, o PS entende que temos de defender as seguintes causas: Mar: uma aposta no futuro; Afirmar o “interior” como centralidade no mercado ibérico; Promover a coesão territorial e a sustentabilidade ambiental; Esta estratégia de desenvolvimento territorial será levada a cabo em duas frentes. Não o litoral pujante e o interior que vem por arrasto. Mas duas fachadas – a atlântica e a peninsular – igualmente dignas, que abrem ambas para vastos mercados, com inúmeras oportunidades por explorar. No caso da fachada atlântica, a extensão da plataforma continental constitui um momento único na história contemporânea portuguesa, transformando a noção que temos do nosso território, para um dos maiores espaços de soberania e jurisdição nacional a escala global. Tal dimensão transporta consigo, por um lado, a consciência do Mar como profunda identidade nacional e, por outro, a responsabilidade e obrigação do exercício da soberania nacional a uma nova escala. Simultaneamente, esta é também uma oportunidade única de Portugal assumir um papel liderante na economia e crescimento azul, transformando o enorme potencial em crescimento e emprego reais, pautados pelo princípio da sustentabilidade.

MAR: UMA APOSTA NO FUTURO Os espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional – o Mar Territorial, a Zona Económica Exclusiva (ZEE) de 200 milhas e a plataforma continental estendida no âmbito da proposta apresentada pelo governo português às Nações Unidas –, constituem um dos principais ativos para o futuro desenvolvimento do país. A extensão da plataforma continental converterá o território português em cerca de 4.000.000 quilómetros quadrados. Os recursos que estes espaços encerram – biológicos, genéticos, minerais, energéticos, etc. –, abrem perspetivas de exploração que podem transformar o futuro de Portugal. A concretização deste designio deve assentar numa estratégia a médio e longo prazos, dirigida à prospecção e exploração dos novos espaços e recursos, sustentada no conhecimento científico e no

desenvolvimento tecnologico e visando dar corpo a um tecido empresarial de base tecnologica que tenha como centro da sua atividade o mar. Por outro lado, importa consolidar as atividades marítimas tradicionais (pesca, transformacao do pescado, aquicultura, industria naval, turismo, nautica de recreio) e valorizar a posição estrategica de Portugal no Atlantico, reforçando e modernizando os portos nacionais e ligando-os a rede transeuropeia de transportes em resposta a intensificacao dos transportes marítimos. Por fim, confrontados com as implicacoes das alteracoes climaticas (que se manifestam em particular na elevacao do nivel medio das aguas do mar e no aumento do numero e intensidade das tempestades e de outros riscos climaticos), ha que tomar medidas que atenuem os impactos negativos de que temos ja ampla demonstracao na nossa zona costeira.

Este e um programa que responde com clareza aos desafios da economia azul e da economia verde, ao mesmo tempo que afirma a nossa soberania e reforca a posicao de Portugal no Mundo, tirando partido da sua centralidade euro-atlantica. O PS assume uma aposta nas atividades economicas tradicionalmente ligadas ao Mar, mas tambem na procura de novas areas de excelência e de criacao de oportunidades de negocio que levem a geração de emprego qualificado, ao aumento das exportacoes e a reconversão de areas em declinio em indústrias marítimas emergentes.

Apostamos de forma arrojada no conhecimento, na inovacao e na conservacao do meio marinho como motores do desenvolvimento economico. Enfrentamos o desafio da simplificacao sem facilitismo.

Cruzamos o uso sustentavel dos recursos do mar com o reforco da posicao geoestrategica nacional, captando mais riqueza na concretização do “Mar Portugues”.

Estabelecer uma presença efetiva no nosso Mar Uma presença efetiva e um elemento fundamental a afirmacao e defesa do interesse de Portugal no seu Mar. Estabelecer esta presença passa, por um lado, por dinamizar as atividades marítimas, designadamente das marinhas de comércio, de pesca e de recreio, da inves tigacao cientifica as plataformas de mineracao e de transformação energetica, do turismo e do lazer. Por outro lado, e em simultaneo, implica exercer a nossa autoridade relativamente aos espacos marítimos sob soberania e jurisdicao nacional, assegurando uma fiscalização visivel dos respetivos usos e ocupacoes. Para o efeito, o PS ira: Implementar um dispositivo de fiscalizacao e intervencao coerente, que integre navios, aeronaves e modernos sistemas de vigilancia de modo a assegurar a observancia da lei, da ordem e da seguranca humana nos espacos sob soberania e jurisdição nacionais. Importa, nomeadamente, assegurar a vigilancia da ZEE, nos Acores, para la das 100 milhas, de modo a evitar a captura abusiva de recursos piscícolas por parte de embarcações estrangeiras; Garantir uma capacidade adequada de defesa e seguranca do nosso mar, suficientemente dissuasora da reivindicacao externa de interesses antagonicos aos de Portugal; Defender intransigentemente o interesse publico nas

parcerias, licenças e concessões a empreender. Promover um melhor ordenamento do mar O ordenamento do mar é absolutamente vital e condição indispensável ao respetivo aproveitamento sustentável. No entanto, a recente legislação não oferece ainda a necessária visão integrada, não assegura a devida articulação com os demais instrumentos de planeamento, nem respeita a autonomia e esfera de competências próprias das regiões autónomas. Assim, o PS promoverá uma revisão do enquadramento normativo aplicável ao ordenamento do mar, assegurando a sua compatibilização com outros programas setoriais e especiais, clarificando e conferindo estabilidade às opções de planeamento efetuadas, salvaguardando as autonomias regionais e estabelecendo prioridades de ação que afirmem Portugal como país marítimo que preserva o seu capital natural, valoriza serviços dos ecossistemas marinhos, aposta em negócios e indústrias de valor acrescentado e tecnologicamente evoluídas, criando as condições necessárias para a valorização das dimensões económica, ambiental e social. “Fundo Azul” para o desenvolvimento da economia do mar, o arranque de muitas das novas atividades ligadas à economia do mar, a proteção do património natural, incluindo a gestão do risco associado aos novos usos do mar, a investigação científica e a I&D empresarial necessitam de investimentos iniciais avultados que devem ser promovidos através de um fundo dedicado, que conciliará investimento público, capital de risco e contribuições associadas às novas atividades a licenciar. Nestes termos, o PS criará um “Fundo Azul” para o desenvolvimento da economia do mar, a investigação científica e a proteção e monitorização do meio marinho. Este instrumento será financiado pela afetação de parte das receitas da taxa de utilização do espaço marítimo e mediante outros recursos alternativos gerados a partir da iniciativa privada a nível nacional e internacional, bem como através do OE e de fundos comunitários.

Programa dinamizador das Ciências e Tecnologias do Mar A investigação científica, fundamental e aplicada, em domínios relacionados com o mar reveste-se de uma importância crítica. Tal exige, antes de mais, infraestruturas tecnológicas dedicadas e a participação em redes científicas internacionais. A investigação nesta área impõe que se observe, mapeie e monitorize o oceano, tanto de forma direta como remota. Portugal tem de organizar em rede as plataformas de investigação marinha e as existentes buscando as sinergias dos standards tecnológicos exigidos para uma investigação moderna, profícua e competitiva. Importa, pois, capacitar o País com uma rede de investigação dedicada às ciências do mar, permitindo que o País se afirme como uma potência estratégica na exploração dos oceanos. Acresce que a existência de um manancial sólido de investigadores em ciências do mar é fundamental para a consolidação do mar como um ativo estratégico, no contexto de uma sociedade de conhecimento.

Assim, o PS irá lançar um programa dinamizador das Ciências e Tecnologias do Mar, centrado na recuperação e reforço do investimento em I&D no mar e na criação de emprego

científico e incentivos para a I&D empresarial. Este programa permitira: Qualificar a I&D nacional em ciência e tecnologia do mar, nas áreas prioritárias para o país; Instalar nos Açores um Centro de Observação Oceânica, com valências fixas e móveis, suportado nas parcerias internacionais existentes e a desenvolver no âmbito do Horizonte 2020, em particular a sua componente para o Atlântico. A partir deste investimento serão estruturados programas e subprogramas de investigação, em cooperação com redes internacionais (designadamente de âmbito atlântico) dedicadas às ciências do mar, que ajudarão a responder a diversas linhas de investigação científica na área do mar, incluindo nos domínios da robótica, biologia, oceanografia e vulcanologia; Recriar mecanismos formativos específicos e dedicados para a capacitação superior de ativos em ciências do mar; Aumentar o número de doutorados em ciências do mar nos centros de investigação e de formação, apoiando programas de *teaming* e potenciando a sua inserção nas empresas e na indústria; Aumentar a produção científica nacional e I&D nas ciências do mar, criando um programa específico de projetos de I&D que inclua a participação de empresas; Estabelecer incentivos para empresas tecnológicas, criando unidades de conhecimento com potencial de ser explorado economicamente, designadamente através do registo de patentes; Promover o emprego na indústria naval (construção de equipamento e navios de suporte para O&G e *Mining Offshore* – engenharia e técnicos qualificados); Fomentar a produção de competências, o desenvolvimento de tecnologias e de novos materiais indispensáveis à intervenção em *offshore*.

Aproveitar os recursos genéticos marinhos. O crescimento da exploração dos recursos genéticos marinhos e o potencial que eles encerram, especialmente para as indústrias farmacêutica, agroalimentar e cosmética, revela uma área de futuro. No espaço marítimo português existem perspetivas muito promissoras relativamente a estes recursos. A liderança deste processo deve caber ao setor público e ser afirmativa. Assim, para o PS, o Estado deverá ultrapassar a posição passiva, de destinatário de pedidos de autorização de investigação científica marinha, para uma posição de promotor de dinâmicas entre empresas investidoras e comunidade científica, potenciando Cluster Tecnológico Deep Sea Oil and Mining Portugal Para tirar partido de todo o potencial que se abre com o alargamento da plataforma continental portuguesa e do potencial científico e tecnológico que o País tem desenvolvido sobretudo nas áreas das engenharias, devemos apostar na criação de um *cluster* tecnológico e de investigação aplicada nas áreas dos campos petrolíferos e minerais digitais e da engenharia naval *offshore* e submarina, visando-se o surgimento de start-ups nestas áreas.

Proteger o capital natural e valorizar os serviços dos ecossistemas marinhos. Garantir uma proteção efetiva do capital natural e dos serviços dos ecossistemas marinhos é essencial para a sua

valorizacão no âmbito da economia azul. Neste âmbito, o PS irá: Promover a introdução de selos de sustentabilidade nas diferentes áreas, incluindo pesca, embarcações, portos, marinas, biotecnologia, atividade extrativa, etc; Definir uma rede nacional ecologicamente coerente de áreas marinhas protegidas, tomando como base e ampliando a experiência da Região Autónoma dos Açores; Implementar planos de gestão das áreas marinhas protegidas, mapear os serviços dos respetivos ecossistemas marinhos e assegurar a monitorização da fauna marinha e das capturas acidentais provocadas pela indústria pesqueira; Sensibilizar todos os envolvidos nas atividades da economia do mar e a sociedade em geral para a importância do capital natural azul e para a necessidade da sua valorização.

Simplex do Mar. Também relativamente ao mar há que eliminar burocracia, tornando o Estado mais ágil e facilitando o exercício de atividades económicas. Pretende-se maior celeridade, mas com garantia de qualidade e responsabilidade do processo de decisão, assegurando maior segurança e clareza nas relações com a Administração Pública, diminuindo os custos de contexto e aumentando a competitividade.

Assim, o governo do PS irá: Simplificar o Regulamento de Inscrição Marítima – RIM, designadamente com vista a agilizar a formação de marítimos; Implementar a Janela Única Logística (JUL), como uma extensão do sistema da Janela Única Portuária (JUP), atualmente em funcionamento em todos os portos nacionais, alargando-o a todos os meios de transporte terrestres, camião e comboio, em todos os portos portugueses e na ligação aos portos secos nacionais e espanhóis até Madrid; Criar a Fatura Única por Escala de Navio, passando a ser única a representação de todas as entidades do Estado nos portos (AP, AM, AT, SEF, e SM), implicando uma redução direta dos custos por escala de navio e uma economia de cerca de 600.000 folhas de papel/ano para cada 3.000 navios; Introduzir o conceito legal de “porto seco”, visando facilitar a concentração e o desembarco das mercadorias que circulam entre depósitos temporários em regime simplificado, aumentando a competitividade dos portos e do setor exportador nacional; Criar a “Plataforma Mar”, guichet único para licenciamentos das atividades económicas a realizar em meio marinho; Simplificar os licenciamentos, vistorias e inspeções das embarcações de recreio e de pesca e relativas às cartas náuticas, bem como os procedimentos e exigências excessivas associadas às práticas de desportos náuticos.

Modernização das infraestruturas portuárias e das ligações aos hinterlands internacionais. Num cenário em que Portugal já se encontra bem dotado de vários tipos de infraestruturas, a competitividade do País requer que o investimento seja selecionado, criterioso e apontado aos fatores críticos de sucesso para a competitividade de Portugal. O setor do Mar constitui uma aposta

de futuro, onde a melhoria das condições e infraestruturas portuárias e ferroviárias, nomeadamente na área das mercadorias, é absolutamente vital, dotando o País de infraestruturas capazes de aproveitar as novas oportunidades, incluindo as decorrentes da alteração do tráfego marítimo global de contentores em virtude do alargamento do Canal do Panamá. Por isso, sem colocar em causa o rigor na escolha dos investimentos e na alocação de fundos públicos e observando a metodologia definida neste Programa Eleitoral quanto ao planeamento e realização de obras públicas de dimensão significativa, assente no diálogo político com outras forças partidárias e atores sociais relevantes, o PS propõe um plano de aumento da capacidade das infraestruturas portuárias, bem como de ligações ferroviárias aos hinterlands europeus, com prioridade para a ligação do porto de Sines à rede ferroviária.

Promover o Transporte Marítimo. Atendendo à sua posição geográfica, Portugal pode e deve afirmar-se como uma potência, não só em termos portuários e logísticos, mas também ao nível do transporte marítimo. Assim, o PS irá: Apoiar o desenvolvimento da Marinha Mercante nacional, mediante um benchmarking europeu que permita replicar em Portugal as condições legais e fiscais mais favoráveis encontradas, no respeito pelas regras europeias e internacionais aplicáveis. Por esta via, pretende-se aumentar o número de navios com pavilhão nacional e dotar o País de uma oferta de capacidade de carga, diminuindo a dependência quase absoluta atualmente existente do shipping internacional e aumentando simultaneamente a oferta de emprego para os tripulantes portugueses; Melhorar as condições de acesso à cabotagem insular e ao transporte inter-ilhas, eliminando os condicionamentos ao acesso de empresas ao mercado, reforçando os mecanismos de controlo e garantindo as escalas e os tempos de entrega das mercadorias; Apoiar o transporte marítimo de curta distância e as “Autoestradas do Mar”. Esta dinamização deverá ser feita com os serviços entre portos nacionais e determinados portos da Europa em segmentos determinados de mercadorias e em articulação com os transportadores rodoviários para que se constitua como uma alternativa sustentável.

Valorizar a pesca e as atividades económicas ligadas à pesca. Um dos mais importantes e relevantes recursos marítimos é o seu pescado, importando valorizar esta atividade económica enquanto projeto empresarial competitivo, dadas as nossas tradições neste setor. Para o efeito, o PS defende: Uma gestão sustentável dos recursos pesqueiros da Zona Económica Exclusiva (ZEE), tendo em conta as componentes económica, social e ambiental; O desenvolvimento do setor da transformação de pescado, reforçando a aposta na atividade conserveira e em indústrias inovadoras relacionadas com a fileira da transformação dos produtos da pesca e da aquicultura, designadamente através de parcerias tecnológicas e de conhecimento entre as Universidades,

o setor e as empresas; A criação de uma marca para o pescado nacional, bem como de um sistema de rastreabilidade e informação ao consumidor que identifique o pescado nacional, da produção ao consumidor final; O apoio à aquisição da primeira embarcação por jovens pescadores com a criação de uma linha de crédito “Jovens pescadores”, destinada ao financiamento sustentável do investimento apoiado no âmbito do PO MAR 2014-2020, através da elaboração de protocolos com entidades bancárias; A criação de parcerias entre organizações de pescadores e organismos científicos independentes, tendentes à valorização do pescado e à sustentabilidade dos recursos, no âmbito dos Grupos de Ação Local Pesca; O reforço das Organizações de Produtores (OP), com maior integração na cadeia de valor agroalimentar, por via de uma escala acrescida e uma clara orientação para o mercado; A certificação e promoção dos produtos da pesca e da aquicultura; A reestruturação da 1ª venda, através de um maior envolvimento das organizações de produtores e associações de comerciantes, designadamente com vista a permitir a venda direta da pesca local; A concessão de lotas de menor dimensão e, com o acordo do setor, de “lotas virtuais” ou outros mecanismos de licitação não-presencial que aumentem a concorrência entre compradores, mantendo a regulação da atividade e a garantia do cumprimento das obrigações europeias no contexto de uma prestação sustentável do serviço público; A possibilidade de exercício, em simultâneo, da atividade marítimo-turística e da pesca profissional, como forma de melhorar a rentabilidade da frota; A prioridade na hierarquização de candidaturas ao PO MAR 2014-2020, designadamente na melhoria das condições de segurança a bordo e aumento da eficiência energética das embarcações, através da reconversão/aquisição de motores com menores emissões poluentes; A criação de uma Linha de crédito “Pequena Pesca” destinada ao financiamento sustentável do investimento apoiado no âmbito do PO MAR 2014-2020, através da elaboração de protocolos com entidades bancárias; O apoio à frota de pesca longínqua/industrial que opera em águas internacionais, através do reforço dos acordos bilaterais com países terceiros, designadamente dos negociados no quadro da UE; A melhoria das condições de segurança e de operacionalidade das infraestruturas portuárias de pesca; O aprofundamento das relações bilaterais de pesca com Espanha, Noruega e Canadá.

Aposta na aquicultura Importa favorecer o aumento da produção aquícola e a sua diversificação, tanto para consumo interno como para exportação, fixando objetivos concretos de quantidades de produção. Assim, o governo do PS irá: Proceder à definição e ordenamento de zonas destinadas à prática da aquicultura; Retomar a aquicultura semi-intensiva e extensiva de bivalves nos estuários e rias, mediante procedimentos de licenciamento simplificados; Lançar um programa de aquicultura *offshore*; Criar uma plataforma comum para gestão de informação de estabelecimentos de aquicultura; Apoiar a introdução, com as devidas cautelas, de novas espécies;

Promover o consumo de espécies provenientes da aquicultura produzidas em Portugal; Desenvolver produtos com certificação de origem de valor acrescentado no mercado; Fomentar tecnologias e equipamentos inovadores e a utilização de energias renováveis; Implementar o seguro aquícola e criar instrumentos financeiros para caucionamento mútuo e capital de risco, de modo a alavancar o investimento e facilitar o acesso ao crédito bancário em condições mais vantajosas.

Defender e potenciar o litoral Uma das grandes mais-valias do território português e a extensão do seu litoral, quer do continente, quer das ilhas, bem como os múltiplos usos e oportunidades que o mesmo potencia. Neste domínio, o PS irá: Explorar as interações terra-mar, visando transformar a orla costeira portuguesa numa região marítima de referência internacional, em termos de qualidade e inovação; Efetuar a coordenação entre os instrumentos de planeamento e de ordenamento do território nos espaços terrestre e marítimo, compatibilizando e dinamizando as múltiplas atividades costeiras, de modo a potenciar as respetivas cadeias de valor; Adotar medidas que contrariem a crescente erosão das áreas vulneráveis da zona costeira, estudando seriamente as suas causas e envolvendo no processo de decisão as populações, os governos regionais, os municípios costeiros, os centros de investigação e outras partes interessadas; Adotar uma postura firme de reposição da legalidade e combate as construções comprovadamente não autorizadas em domínio público marítimo, intervindo prioritariamente nas zonas de maior risco, com a requalificação e preservação dos valores ambientais e salvaguardando as primeiras habitações em núcleos residenciais piscatórios; Recuperar e valorizar o património natural e cultural das comunidades ribeirinhas.

Explorar a interação Mar-Ar. É necessário, ainda, adotar uma visão integrada que articule o espaço marítimo e o espaço aéreo nas suas diferentes potencialidades, afastando de vez, não só a dicotomia terra-mar, como a dicotomia terra/mar-ar. Para o efeito, o PS irá: Reforçar os meios de regulação do setor aéreo por forma a assegurar que a atividade aeroportuária e do transporte aéreo se encontrem alinhadas com a estratégia de desenvolvimento nacional e os requisitos de competitividade para o transporte aéreo em espaço europeu e intercontinental; Afirmer a posição de Portugal no quadro do Céu Único Europeu, através do reforço do dinamismo dos agentes com intervenção na prestação de serviços de navegação aérea, transporte aéreo, aeroportuário, como meio de defender os interesses de Portugal.

O desenvolvimento de um espaço de cooperação multifacetado da CPLP, no âmbito da investigação científica em torno do mar, do comércio internacional, da valorização da orla costeira,

da promocao da pesca e da exploracao economica e ambientalmente sustentavel dos recursos marinhos, atraves da criacao de um programa: os Oceanos da Lingua Portuguesa;

ANEXO R

O mar nos programas eleitorais do PSD desde 2009

2009

Lançaremos um conjunto de programas que promovam o desenvolvimento de novas indústrias e serviços da economia do futuro, em sectores como as comunicações, a energia, o ambiente, o mar, a recuperação do património histórico e cultural (como fonte de dinamização do turismo) e a fileira florestal. O Governo orientará o investimento público para dinamizar a economia do futuro. Desenvolveremos incentivos para a iniciativa privada em sectores fundamentais para a nossa economia, como a energia, a agricultura, a economia do mar e o turismo.

Daremos especial atenção às actividades relacionadas com o Mar, tendo em vista a produção de conhecimento e o desenvolvimento sustentável da economia do Mar, como fonte de energia, de minerais, de alimentos e de biotecnologia,

Olhando para o Mar como produtor de recursos naturais, rejeitaremos a política de abandono do sector das pescas e apoiaremos a aquicultura e a transformação dos produtos do mar.

Adoptaremos uma política no sentido da sustentabilidade do sector das pescas, com medidas para a recuperação e estabilização da produção pesqueira, com melhor gestão dos recursos e visando o acesso da frota portuguesa a novos pesqueiros, prosseguindo em paralelo o incentivo à renovação e modernização da frota e à valorização e qualificação dos recursos humanos.

Lançaremos uma política de transportes marítimos, portos e logística assente na gestão da rede portuária numa óptica de plataformas logísticas integradas para o mercado nacional e internacional, com infra-estruturas de penetração rodoviária e ferroviária para o interior, e se necessário com recurso a parcerias com agentes económicos privados.

Reforçaremos o papel da Marinha de Guerra como actor de modernização estratégica e de apoio sustentado ao conhecimento científico e tecnológico do Mar.

Apoiaremos a adopção de um regime do domínio público marítimo que seja adequado à realidade das regiões autónomas.

Ambiente e recursos naturais. Desenvolveremos uma nova política de ambiente, que se constitua como alavanca para o desenvolvimento sustentável do País e seja verdadeiramente transversal a todos os sectores, da agricultura e florestas às pescas e ao turismo, da indústria e energia aos transportes e obras públicas.

Prosseguiremos para o ambiente os objectivos da eficiência e da eficácia, num quadro de sustentabilidade: ... na salvaguarda determinada da biodiversidade, terrestre e marinha.

Potenciaremos a relação entre a preservação da biodiversidade e actividades económicas e produtivas que têm sido votadas ao abandono, como a agricultura, a floresta e a pesca (ou também, por exemplo, a caça e o turismo).

Promoveremos o alargamento das áreas marinhas protegidas, quer na costa, quer no alto mar, para criar uma rede de salvaguarda da biodiversidade marítima.

Reforçaremos a eficácia da vigilância de zonas protegidas, como forma privilegiada de salvaguardar a biodiversidade terrestre e marítima;

2011

O PSD compromete-se: A manter diálogo permanente com os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas, promovendo uma definição do interesse nacional, nas mais diversas questões, que tenha em conta e equilibre harmoniosamente os interesses em presença. Nesse diálogo, as áreas da agricultura, do mar e pescas, do ambiente, da energia, dos transportes e do turismo, merecerão uma atenção particular, dada a óbvia relevância para ambas as Regiões Autónomas: A tomar como próprias as justas pretensões açorianas e madeirenses no âmbito europeu, por elas pugnando junto das instâncias competentes, garantindo uma efectiva participação das Regiões Autónomas nos processos de decisão que lhes digam respeito.

“Segurança Interna “Implementar os Sistemas de Autoridade Marítima e de Autoridade Aeronáutica, conjugando sinergias com o Sistema de Defesa Militar. “

“Reduzir a dependência petrolífera do País, objectivo que não é conseguido apenas com veículo eléctrico, mas que também passa pelo reforço dos bio-combustíveis na frota actual e pela aposta em transporte colectivo de qualidade nas zonas urbanas em alternativa ao transporte individual e pela aposta nos modos ferroviário e marítimo no transporte para a Europa; “

Negociar com a União Europeia apoios financeiros significativos específicos e adequados quando estiver em causa o cumprimento das suas exigências no que respeita ao avanço (para além do modo marítimo) para o modo ferroviário de transporte de mercadorias para a Europa, dado que

o modo rodoviário a nível europeu a prazo não é sustentável (não é o caso nos movimentos apenas no espaço português). “

“Objectivo 2: *Conseguir o objectivo anterior mediante uma aposta na internacionalização, valor acrescentado e competitividade daqueles sectores onde Portugal tem ou pode ter uma base para competir a nível global*, incluindo: Os sectores exportadores tradicionais do País (p.ex., Têxtil, Calçado, Fileira Florestal, Mar e Agro-alimentar) “

“Renegociar com a UE no sentido de direccionar os vários sistemas de incentivos actuais (nomeadamente, o QREN, o PRODER e o PROMAR) para o desenvolvimento de actividades com vista à inovação e à exportação; “

“Economia do Mar“ “O valor económico das actividades ligadas ao mar consideradas na economia portuguesa é, actualmente, cerca de 2% do PIB nacional e empregam directamente cerca de 75 mil pessoas, excluindo o importante segmento de turismo vulgarmente denominado “turismo de costa” ou Sol e Praia. Considerando os efeitos directos e indirectos, o valor total é de entre 5 e 6 % do PIB português.

O ponto de partida actual, por isso, é baixo. No entanto, o potencial de crescimento das actividades que lhe estão relacionadas é elevado e existe um efeito multiplicador estimado indirecto médio também elevado em 2,8 vezes o seu valor.

O potencial de crescimento das actividades ligadas ao mar é muito elevado, devido aos efeitos directos e multiplicadores que lhe estão associados.

Assim, o PSD assume o compromisso de desenvolvimento progressivo das condições para o aparecimento de projectos criadores de valor e que aproveitam o potencial existente nas actividades da chamada “Economia do Mar”: Promover uma visão Cultural de que o Mar muda o Conceito Estratégico de Portugal e o paradigma central da economia portuguesa: de um País pequeno periférico da Europa para um País grande e central no Mundo; Promover a inovação disruptiva da Economia do Mar para desempenhar o referido papel de motor, catalisador e organizador de várias actividades da economia portuguesa;

Para além disso, o Mar constitui também um factor identitário e diferenciador para Portugal. Os portugueses identificam-se com o Mar e se há factor de reconhecimento e diferenciação para Portugal no mundo, esse factor é o Mar; Promover o investimento nas actividades ligadas ao Mar; Tornar Portugal, na viragem do 1º para o 2º Quartel do séc. XXI, um actor marítimo relevante, ao

nível global; Planos de Sustentação Imediata, incluindo os planos e as medidas para as componentes que têm um papel de suporte e sustentação das cadeias de valor dos componentes prioritários, nomeadamente (Serviços Marítimos; Construção e Reparação Navais; Obras Marítimas); Elaborar Planos de Alimentação, englobando os planos e medidas para as componentes com um papel de estruturação, inovação e alimentação das condições futuras de desenvolvimento sistemático do *hypercluster*; Promover a estruturação de uma actuação empresarial conjunta, no respeito escrupuloso das regras de concorrência nacionais e da União Europeia; Produção de Pensamento Estratégico sobre o Mar e que permita um conhecimento sistemático sobre as actividades e os mercados respectivos; Actuar nos Sectores dos Portos, Logística e Transportes Marítimos; Actuar no domínio da Náutica de Recreio e Turismo Náutico; “Incentivar o desenvolvimento das Pescas, Aquicultura e Indústria do Pescado; Divulgar a cultura Marítima, através da Visibilidade, Comunicação e Imagem/Cultura Marítima; Actuar nos sectores relativos a Energia, Minerais e Biotecnologia; Actuar nos Serviços Marítimos, nomeadamente; Incentivar a Construção e Reparações Navais Actuar no domínio das Obras Marítimas; Promover a Investigação Científica, Inovação e Desenvolvimento; Actuar no domínio do Ensino e Formação das actividades ligadas ao mar, nas regiões do País de maior vocação marítima; Intervir na Defesa e Segurança no Mar; Promover o Ambiente e Conservação de Natureza .

Relativamente ao sector das pescas, o PSD: Acompanhará a Política Comum de Pescas, defendendo o interesse nacional nas negociações e revisões dos planos de pesca para espécies específicas; Desenvolverá acções junto a Comissão Europeia e de países em que existem acordos bilaterais para promover planos de pesca adequados; Acelerará a execução do programa comunitário de investimento na pesca – PROMAR. “

Ações para que Portugal possa acompanhar o movimento europeu de transferência das cargas de mercadoria em longas distâncias de modo rodoviário para os modos ferroviário e marítimo. “

Os investimentos em portos, marinha mercante, transportes aeroportuárias serão prioritariamente decididos em regime esforço financeiro do Estado e a aumentar a eficiência. “

“Ordenar, proteger e valorizar o espaço marítimo. O Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo que está em fase final de elaboração/aprovação evidencia a ausência de informação espacial correspondente a alguns sectores elementares como a Conservação da Natureza e da Biodiversidade, as Pescas e o Turismo Náutico. “

“Coordenar e integrar efectivamente as políticas e os interesses ambientais e de sustentabilidade nas outras políticas e estratégias sectoriais com relevante impacto nos recursos naturais e sistemas ecológicos, designadamente, as políticas para o Ordenamento do Território e Cidades, Energia, Transportes, Mar, Agricultura e Florestas. “

“Encarar o Mar como aposta estratégica nacional. “

“Ter um papel mais interventivo na Política Marítima Europeia. “

“Um Portugal com uma Economia Competitiva globalmente inovadora, exportadora, com elevada atractividade global ao nível da agricultura, da floresta, da economia do mar, da indústria transformadora, do turismo, dos serviços e de segmentos económicos da nova economia e geradora de valor e de empregos nas novas actividades económicas em crescimento “

2015

Sectores como a agricultura, o mar e o turismo estão a dar contributos muito significativos para a recuperação económica;

AFIRMAR A LIDERANÇA NA POLÍTICA DO MAR E NO DESENVOLVIMENTO DA ECONOMIA AZUL

Portugal é um grande país marítimo e deve interiorizar essa identidade, de maneira a atingir plenamente o objetivo, tão ambicioso quanto realista, de liderar a nível global na discussão e na ação sobre o mar. Para nós o mar é, antes do mais, um elemento central na definição da nossa própria identidade nacional. Ao mesmo tempo, o contributo que pode dar para o desenvolvimento económico é relevante e deve ser adequadamente explorado. Importa, por isso, ser capaz de definir uma visão para a política do mar e dos oceanos e de concretizar, sem hesitações, as medidas necessárias para a concretizar, numa perspetiva multidisciplinar. Nos últimos quatro anos fomos claros e consistentes na afirmação desta visão expressa, desde logo, na revisão da Estratégia Nacional para o Mar, alinhando-a com o horizonte temporal e os objetivos dos fundos europeus neste domínio, e na assunção de que, até 2020, deveremos aumentar em 50% o contributo da economia azul para o PIB nacional. Entendemos que o caminho percorrido é acertado, tanto mais que no período da próxima legislatura se estima poder obter o reconhecimento da extensão da nossa plataforma continental pelas Nações Unidas.

Assim, propomos:

No que respeita aos objetivos económicos: Reafirmar o objetivo de, até 2020, passar a barreira dos 4% de contributo do PIB azul para o PIB português e de, nos sete anos seguintes, crescer até 6%; Assumir o desafio de aumentar a cobertura das importações dos produtos da pesca para 75% em 2020; Promover até 2020 um investimento produtivo no setor das pescas, transformação do pescado e aquicultura de 1000 milhões de euros, suportado pelo programa operacional Mar2020-

No que respeita ao uso sustentável dos recursos e à promoção do investimento assente no conhecimento: Promover uma gestão eficaz e sustentável das espécies piscícolas capturadas em águas nacionais no âmbito dos acordos bilaterais e da Política Comum de Pescas, envolvendo a comunidade científica e os agentes do sector; Fomentar a transparência e a simplificação nos processos associados à produção de pescado, em zonas de aquicultura; Desenvolver um programa de financiamento do empreendedorismo, no quadro do Mar2020, fomentando nomeadamente a criação de empresas a partir do conhecimento produzido na acad; Desenvolver a plataforma informática necessária à plena e célere articulação de todos os procedimentos no quadro do ordenamento e gestão do espaço marítimo, de forma a torná-lo um efetivo instrumento de promoção e facilitação do investimento; Desenvolver um programa nacional de avaliação sistemática dos recursos naturais marinhos, promovendo a participação de empresas, nacionais e estrangeiras, com vista à efetiva exploração económica.

No que toca à internacionalização do setor: Intensificar a estratégia de internacionalização da fileira da indústria transformadora e conserveira de pescado, já exporta mais de 900 milhões de euros; Persistir na estratégia de captação de investimento direto estrangeiro para as áreas da economia azul e reiterar o papel da *Blue Week* neste domínio; Intensificar as ações externas de divulgação da nossa estratégia para o mar e dos instrumentos para a sua concretização, envolvendo sistematicamente a AICEP e a diplomacia económica e procurando rotinar missões inversas.

No que tange à visão global da nossa estratégia nacional do mar e à extensão do nosso território: Reiterar o compromisso com a execução da Estratégia Nacional para o Mar, na diversidade dos seus vários domínios, nomeadamente da valorização da pesca à promoção da aquicultura, da liderança na biotecnologia azul ou nas energias renováveis oceânicas, à possibilidade de todos os alunos do ensino obrigatório obterem progressivamente a carta de marinheiro; Apostar continuamente na investigação, promovendo a criação de uma rede nacional de todos os centros de investigação já existentes, a sua integração em redes europeias e mundiais e o seu apoio seja através dos fundos comunitários, seja através da disponibilização do navio de investigação oceanográfica; Continuar a aposta determinada na conclusão do Projeto de Extensão da Plataforma Continental de Portugal, reforçando a capacidade de intervenção com a apresentação de uma candidatura à Comissão de Limites da Plataforma Continental no âmbito das

Nações Unidas; Avaliar a possibilidade de melhorar o posicionamento estratégico dos recursos da Armada Portuguesa, nomeadamente fixando parte desses recursos nos Açores, no contexto do alargamento do nosso território marítimo.

Nesse sentido, propõe-se: Maximizar, nas atividades de emprego e formação profissional, as oportunidades de desenvolvimento de emprego em áreas de elevado potencial como a economia verde, a reabilitação urbana, a economia digital, os serviços de proximidade e apoio às famílias e pessoas e a economia ligada ao mar.

SETOR MARÍTIMO-PORTUÁRIO. Portugal deve afirmar-se com o *Hub Logístico do Atlântico*. Os portos portugueses cresceram, entre 2011 e 2015 cerca de 30%, a par com as reformas dos sistemas logístico e portuário, em particular através da redução de taxas para os exportadores, da reforma da lei que regula o trabalho portuário e do aumento de capacidade do nosso sistema portuário. Os portos portugueses estão em recordes absolutos. A competitividade dos portos e da capacidade logística nacional deve ser aprofundada através de um conjunto de medidas destinadas a: Definir e afirmar o conceito de Portugal como “Logistic Hub” e sua divulgação/marketing internacional, através da publicitação do conceito Porto + Ferrovia + Rodovia; Por via da contratação coletiva, e aproveitando a experiência já colhida nalgumas localizações portuárias nacionais, criar condições para que os terminais portuários estejam em funcionamento 24h por dia/ 7 dias por semana; Levar a cabo o *benchmarking* público dos custos portuários por concessão(nomeadamente das taxas cobradas aos utilizadores) por forma a aferir, em cada momento, da competitividade e atratividade dos portos a nível nacional e, sobretudo, internacional (à semelhança do que foi feito no modelo regulatório do sector aeroportuário); Simplificar o tarifário cobrado aos utilizadores dos portos, procedendo à consolidação das diversas taxas num único valor, a ser objeto de distribuição em *back-office* pelos diversos beneficiários, à semelhança da taxa de segurança nos aeroportos; Abrir progressivamente a atividade de pilotagem à iniciativa privada; Concretizar a atribuição de subsídio à mobilidade para residentes e estudantes das regiões autónomas que se deslocam, por via marítima, entre o Continente e as Regiões Autónomas ou entre estas; Propor a criação de uma plataforma portuária da CPLP que permita o reforço da nossa posição geoestratégica no Mundo, a ser constituída por um terminal ou Administração Portuária de cada Estado membro e que teria como missão fundamental o aumento de trocas comerciais e o desenvolvimento de novas rotas de comércio internacional;